



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 24 de fevereiro de 2021
(OR. en)

Dossiê interinstitucional:
2021/0048(NLE)

6446/21
ADD 28

RECH 72
COMPET 123
IND 40
MI 105
SAN 82
TRANS 94
AVIATION 42
ENER 50
ENV 94
SOC 95
TELECOM 70
AGRI 79
SUSTDEV 22
REGIO 29
IA 22

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	23 de fevereiro de 2021
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de Regulamento do Conselho que cria as Empresas Comuns ao abrigo do Horizonte Europa Parceria Europeia para a Aviação Ecológica

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

Anexo: SWD(2021) 38 final - Part 7/9



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

**Proposta de Regulamento do Conselho que cria as Empresas Comuns ao abrigo do
Horizonte Europa**

Parceria Europeia para a Aviação Ecológica

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

Folha de síntese (máximo 2 páginas)
Avaliação de impacto relativa à Parceria Europeia para a Aviação Ecológica
A. Necessidade de agir
Qual o problema e por que tem dimensão europeia?
A pegada ecológica da aviação está a aumentar porque o crescimento do transporte aéreo ultrapassa as melhorias tecnológicas e operacionais incrementais que estão a ser introduzidas. Além disso, o percurso para uma aviação com impacto neutro no clima é pouco claro, uma vez que as soluções desenvolvidas noutros setores não são facilmente transferidas para a aviação. Em 2019, na UE, a aviação representava 823 mil milhões de euros, ou seja, 4,1 % do PIB da UE, proporcionando 12,2 milhões de empregos. Para manter a liderança industrial e a soberania tecnológica da Europa à escala mundial e alcançar paralelamente os objetivos do Pacto Ecológico no setor da aviação é necessário dar um forte impulso à implantação de soluções de I&I no setor da aviação da UE. É necessário mobilizar a, atualmente fragmentada, capacidade de I&I de toda a cadeia de valor da aviação europeia para desenvolver tecnologias com impacto neutro no clima respeitando o calendário do Pacto Ecológico.
Quais são os resultados esperados?
O principal objetivo, em consonância com o Pacto Ecológico Europeu, é contribuir para a neutralidade climática até 2050, com uma etapa intermédia por volta de 2030, mediante a intensificação do desenvolvimento de tecnologias de aviação com impacto neutro no clima. Juntamente com a implantação e utilização em larga escala de combustíveis sustentáveis para a aviação que sejam novos, tenham emissões líquidas nulas ou sejam totalmente descarbonizados, como os combustíveis sintéticos de conversão de eletricidade em líquidos, metano e/ou hidrogénio, a frota de serviço em 2050 poderá alcançar uma melhoria de 90 % da eficiência de utilização do carbono em comparação com a frota atual. O segundo objetivo geral consiste em garantir que a atividade de I&I relacionada com a aeronáutica contribua para a competitividade global do setor da aviação da UE, assegurando que a aviação mais ecológica continua segura e eficiente para o transporte aéreo de passageiros e de mercadorias. O terceiro objetivo é reforçar a capacidade da I&I europeia para acelerar e otimizar o processo de I&I. Para além da liderança industrial, a investigação no domínio da aviação centrar-se-á também na educação, no reforço e na integração da capacidade científica da UE e na criação de mais PME de I&I intensivas.
Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
A justificação para a intervenção da UE resulta da grande complexidade do esforço e da consequente necessidade de partilha de riscos, tendo em consideração os elevados custos do desenvolvimento e da demonstração de soluções tecnológicas inovadoras. Conceber uma nova aeronave civil e atingir a neutralidade climática da aviação não está ao alcance de uma só empresa aeronáutica nem de todas as empresas combinadas de um só país. Além disso, todas as necessidades de investigação devem ser coerentes com as medidas e os incentivos de mercado e precisam de um quadro regulamentar e de normalização robusto e moderno, que somente pode ser concebido a nível da UE e mediante cooperação internacional. Ao mesmo tempo, a ação da UE permite uma cooperação eficaz à escala europeia, criando sinergias com outros setores e com países que não têm uma indústria de aviação de grande dimensão.
B. Soluções
Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?
A opção preferida é apoiar a investigação colaborativa e fundamental através de convites tradicionais do

Horizonte Europa, assim como uma parceria público-privada institucionalizada (PPP) ao abrigo do artigo 187.º do TFUE dedicada à aceleração do desenvolvimento de tecnologias da aviação com impacto neutro no clima para implantação tão rápida quanto possível. Uma PPP institucionalizada, ao contrário das outras opções de convites tradicionais ou de uma PPP contratual, proporciona o nível, profundidade e duração de compromisso necessários.
Quais são as perspectivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?
Durante a consulta pública sobre o estudo de avaliação de impacto, 80 % dos inquiridos sugeriu que uma parceria institucionalizada europeia pode ter um efeito significativo (positivo), podendo ser «muito relevante» para aumentar a liderança industrial nas tecnologias da aviação limpa e a adoção de novas tecnologias. Os convites tradicionais são considerados inadequados para garantir a adoção de tecnologias. As partes interessadas confirmaram o seu empenho numa declaração conjunta (no salão internacional de aeronáutica de Le Bourget de 2019, em Paris) e desenvolveram uma Agenda Estratégica de Investigação e Inovação (SRIA) para a parceria. A consulta pública realizada sobre a SRIA sublinhou o grande interesse das partes interessadas e do público. As partes interessadas sublinharam que a iniciativa para a aviação ecológica deve continuar a centrar-se na neutralidade climática, apesar da grave crise da COVID-19.
C. Impactos da opção preferida
Quais os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?
A implementação da iniciativa Aviação Ecológica mediante uma parceria institucionalizada pode garantir melhor que os setores público e privado continuem plenamente empenhados na investigação necessária para o desenvolvimento e a implantação de soluções com impacto neutro no clima, em conformidade com os requisitos do Pacto Ecológico. É coerente com a mobilização de recursos industriais, financeiros e em espécie, a fim de maximizar o impacto do financiamento da UE.
Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?
A atual Empresa Comum Clean Sky 2 recebe 1,755 mil milhões de EUR de financiamento da UE e pelo menos 2,19 mil milhões de EUR de parceiros privados. O programa colaborativo de I&I na aviação no âmbito do programa Horizonte 2020 e do Sétimo Programa-Quadro representavam, respetivamente, 0,5 mil milhões de EUR e 0,8 mil milhões de EUR. Os ambiciosos objetivos de neutralidade climática até 2050 e o novo ciclo coerente de investigação no domínio da aviação até 2050 (sem esquecer que a aviação é gravemente afetada pela crise da COVID-19) justificam um aumento de cerca de 25 % para cada um dos dois pilares da I&I.
Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?
À semelhança dos convites dos outros programas, cerca de 20 % dos parceiros são PME. No programa Clean Sky 2, pouco mais de 40 % dos parceiros selecionados até à data nos dez convites à apresentação de propostas (60 % do programa total) eram PME, correspondendo a cerca de um quarto dos fundos nesses convites. A liderança na aviação com impacto neutro no clima beneficiará a competitividade da aviação da UE.
Haverá impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais?
Não se prevê nenhum impacto específico nos orçamentos nacionais.
Haverá outros impactos significativos?
A parceria proposta criará naturalmente sinergias com a Parceria Europeia para a Gestão Integrada do Tráfego Aéreo, mas também com outras PPP pertinentes. Tanto a iniciativa para o hidrogénio como a iniciativa relativa às baterias podem ter uma grande repercussão enquanto facilitadoras da aviação com impacto neutro no clima, se os seus resultados corresponderem às necessidades do setor da aviação.

Proporcionalidade?
A opção preferida é proporcional à dimensão do problema, tendo em conta a natureza transnacional, a complexidade e o custo da aviação, e a sua I&I.
D. Acompanhamento
Quando será revista a política?
Recorrendo a uma avaliação intercalar e à revisão bienal da agenda estratégica de investigação e inovação. A opção de recorrer a um avaliador de impacto independente para a adoção da I&I está a ser investigada. O papel do conselho de administração da empresa para a aviação ecológica será reforçado em comparação com a empresa Clean Sky 2 do Horizonte 2020, a fim de melhorar a orientação estratégica e o acompanhamento dos projetos.