



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 10.7.2013
SWD(2013) 258 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

**návrhu
NAŘÍZENÍ RADY**

o společném podniku Clean Sky 2

{COM(2013) 505 final}
{SWD(2013) 257 final}

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu NAŘÍZENÍ RADY

o společném podniku Clean Sky 2

Tento souhrn uvádí hlavní zjištění a závěry zprávy o posouzení dopadů připojené k návrhu nařízení Rady, které stanoví cíle, právní postavení a provozní řád společného podniku Clean Sky na období 2014 až 2024, jenž předkládá Komise.

Návrh vychází z bílé knihy „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, která zdůrazňuje, že spojené evropské snahy přinesou Evropě největší míru přidané hodnoty v oblastech, jako jsou čisté, bezpečné a tiché dopravní prostředky pro všechny druhy dopravy, a ze sdělení Komise „Partnerství v oblasti výzkumu a inovací“, které zdůrazňuje, že koncepce partnerství v partnerstvích veřejného a soukromého sektoru (PPP) může pomoci řešit hlavní společenské výzvy a posílit konkurenční postavení Evropy.

Návrh je založen na návrhu Komise na rámcový program „Horizont 2020“, který stanoví právní základ pro budoucí partnerství veřejného a soukromého sektoru EU v oblasti výzkumu a inovací.

1. VYMEZENÍ PROBLÉMU

1.1. Problém vyžadující opatření

1.1.1. Letecká doprava má významný dopad na životní prostředí, který roste společně s růstem leteckého provozu

Letecká doprava se dnes podílí asi 7 % na všech emisích vyprodukovaných odvětvím dopravy a přibližně 2 % na celkových světových emisích CO₂, ale její podíl rychle roste společně s růstem leteckého provozu. Mezi lety 2009 a 2030 se počet letů v Evropě zdvojnásobí, a mimo Evropu bude růst dokonce ještě silnější.

Při takové prognóze emise významně vzrostou, pokud nebudou přijata žádná opatření na jejich zmírnění. Je naléhavé výrazně snížit dopady letecké dopravy na životní prostředí, má-li Evropa splnit své cíle v oblasti klimatu a energetiky.

1.1.2. Vedoucí průmyslové postavení EU ohrožuje zvyšující se mezinárodní konkurence

Letecké odvětví EU patří mezi nejvýznamnější na světě z hlediska výroby, zaměstnanosti a vývozu, vytváří roční obrat přesahující 100 miliard EUR a zaměstnává zhruba 500 000 lidí.

Přes toto vedoucí postavení je letecký průmysl EU stále více konfrontován se silnou mezinárodní konkurencí tradičních nebo nově se objevujících konkurentů, kteří významně investují do výzkumných a rozvojových programů.

Aby si udržel svoji konkurenceschopnost, měl by se letecký průmysl EU zaměřit na vývoj inovativních technologií se zlepšeným vlivem na životní prostředí (environmentálním profilem) a zlepšenou palivovou účinností a poskytovat konkurenceschopné a vysoce kvalitní produkty.

1.1.3. Současné partnerství veřejného a soukromého sektoru EU v letectví je třeba zlepšit

Společný podnik Clean Sky, partnerství veřejného a soukromého sektoru mezi Evropskou komisí a leteckým průmyslem, od svého zřízení v roce 2008 úspěšně stimuluje vývoj ve směru strategických environmentálních cílů. První průběžné hodnocení v roce 2010¹ došlo k závěru, že koncepce společného podniku je vhodná pro jeho cíle. Identifikovalo také jednoznačnou potřebu zlepšit operační a právní rámec. Vedle toho skupina „šerpů“² uznala, že je potřeba zjednodušit právní rámec tak, aby byl vhodný pro zřizování a provádění partnerství veřejného a soukromého sektoru ve výzkumu v budoucnosti. Skupina poskytla provozní doporučení pro zlepšení účinnosti a fungování partnerství jako nástroje pro řízení této iniciativy.

1.2. Politické souvislosti

Strategie Evropa 2020 stanoví závazek EU snížit do roku 2020 veškeré emise skleníkových plynů o 20 %. Bílá kniha o dopravě uznává, že doprava je odpovědná za velkou část těchto emisí, a navrhuje snížení o 60 % mezi lety 1990 a 2050. Strategie Evropa 2020 vyzývá také k realizaci iniciativy „Unie inovací“ jako nástroje řešení společenských výzev, a zejména propaguje energeticky účinnější, ekologičtější a konkurenceschopné hospodářství. Program Horizont 2020 navrhuje výzvu Inteligentní, ekologická a integrovaná doprava, jenž se mimo jiné zaměřuje na zajištění jak energeticky účinné dopravy, která bere ohledy na životní prostředí, tak celosvětového vedoucího postavení pro evropské odvětví dopravy.

Skupina na vysoké úrovni pro letecký výzkum předložila v roce 2011 s ohledem na vyvíjející se úkoly novou vizi pro evropské letectví, „Flightpath 2050“, jež byla vypracována v souladu s cíli strategie Evropa 2020 a bílé knihy o dopravě po dohodě mezi hlavními veřejnými a soukromými aktéry v Evropě. Věnuje se problémům v oblasti životního prostředí a konkurenceschopnosti a navrhuje ambiciózní cíle udržitelného a konkurenceschopného letectví pro rok 2050³. Doplnuje ji nový strategický program výzkumu a inovací Poradní rady pro výzkum a inovace v letectví v Evropě (ACARE) a povede budoucí akce v programech veřejného a soukromého financování podle společného plánu.

2. ANALÝZA SUBSIDIARITY

2.1. Právo EU jednat

EU uděluje právo jednat v této oblasti článek 187 Smlouvy o fungování EU, jenž výslovně povoluje zakládání společných podniků nebo jiné struktury potřebné k účinnému uskutečnění programů výzkumu, technologického rozvoje a demonstrace prováděných Unií.

2.2. Potřeba veřejné intervence, subsidiarita a evropská přidaná hodnota

Zlepšování vlivu technologií pro letectví na životní prostředí (environmentálního profilu) je složitý a nákladný proces a vyžaduje dlouhodobý závazek týkající se zdrojů. Vzhledem k nákladům a rizikům spojeným s výzkumem a vývojem a jelikož se sociální přínosy

¹ http://ec.europa.eu/research/jti/pdf/clean_sky_interim_evaluation_15-12-2010.pdf.

² http://ec.europa.eu/research/jti/pdf/jti-sherpas-report-2010_en.pdf.

³ Například snížení emisí CO₂ na osobokilometr o 75 %, snížení emisí NO_x o 90 % a snížení emisí vnímaného hluku o 65 % oproti výchozímu stavu v roce 2000 do roku 2050.

ekologičtější letecké dopravy nevrací pouze investujícím firmám, nemůže odvětví řešit tuto technologickou výzvu samo.

Navíc technologické kapacity potřebné pro inovativní řešení v letectví jsou vysoce specializované, navzájem se doplňují a nejsou stejnoměrně rozložené ve všech členských státech EU. Rozsah výzkumného programu pro ekologizaci letadel překračuje způsobilost jednotlivých členských států jak z hlediska finančního závazku, tak z hlediska zapojených výzkumných kapacit.

Program velkého rozsahu s dobře strukturovaným a zacíleným výzkumným programem dohodnutým mezi veřejnými a soukromými partnery, který svede dohromady různé odbornosti a účastníky z celé Evropy, a s veřejným i soukromým finančním zapojením na úrovni EU je schopen stimulovat nezbytná technologická zlepšení a dosáhnout rozsáhlých společenských, hospodářských a environmentálních cílů.

2.3. Zkušenosti s předchozími programy

Společný podnik Clean Sky byl úspěšný v získávání obsáhlé a rozsáhlé účasti všech klíčových dotčených subjektů, včetně velkého počtu malých a středních podniků. Celkem 12 vedoucích, 74 přidružených členských firem a více než 400 partnerských společností spolupracuje na řešení environmentálních cílů a demonstraci a ověřování požadovaných technologických inovací společně definovaným způsobem. Program se zaměřuje na radikální nové technologické koncepce, které by jinak byly pro soukromý sektor za hranici zvládnutelného rizika, a poskytuje nezbytnou finanční stabilitu pro investování do průlomových inovací v jinak nedosažitelných časových rámcích. Má také úzkou vazbu na společný podnik SESAR, který vyvíjí technologie pro uspořádání letového provozu v souladu s iniciativou EU jednotného evropského nebe. Přes tento úspěch je v budoucnosti třeba lépe řešit několik bodů, jako je zlepšení otevřenosti činností, zvýšení podílu otevřených výzev a přizpůsobení právního rámce tak, aby podporoval účinné řízení a efektivnost nákladů.

3. CÍLE

Iniciativa usiluje o zvýšení konkurenceschopnosti leteckých technologií a zlepšení jejich dopadů na životní prostředí v souladu s cíli strategie Evropa 2020, bílé knihy o dopravě a výzvy Inteligentní, ekologická a integrovaná doprava rámcového programu Horizont 2020.

Společný podnik Clean Sky 2 sleduje následující cíle:

1. přispět k dokončení výzkumných činností zahájených podle nařízení (ES) č. 71/2008 a k provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2013 ze dne ... 2013, kterým se zřizuje rámcový program Horizont 2020, a zejména výzvy Inteligentní, ekologická a integrovaná doprava v rámci priority Společenské výzvy... rozhodnutí (EU) č. .../2013/EU [rozhodnutí Rady ze dne ... 2013 o zřízení zvláštního programu rámcového programu Horizont 2020];
2. přispět k cílům společné technologické iniciativy (STI) Clean Sky 2, zejména integrovat, demonstrovat a ověřovat technologie schopné:
 - a) zvýšit palivovou účinnost letadel, čímž se sníží emise CO₂ o 20 až 30 % ve srovnání s nejmodernějšími letadly uváděnými do provozu od roku 2014;
 - b) snížit emise oxidů dusíku (NOx) a hlukové emise letadel o 20 až 30 % ve srovnání s nejmodernějšími letadly uváděnými do provozu od roku 2014⁴.

⁴ Nejmodernější letadla představují nový referenční základ pro budoucí iniciativy. V současnosti se výsledky společného podniku Clean Sky porovnávají s referenčními letadly z roku 2000. Nejmodernější

4. MOŽNOSTI POLITIKY

Program Horizont 2020 se bude provádět prostřednictvím projektů kooperativního výzkumu doplněných partnerstvími veřejného a soukromého sektoru.

Zvažované možnosti jsou:

1. Žádná nová opatření. Tato možnost zahrnuje pokračování stávající iniciativy Clean Sky v rámci programu Horizont 2020 s rozšířením činností, aby se dosáhlo stanovených cílů. Opírá se o pokračování společného podniku Clean Sky v rámci programu Horizont 2020 tak, jak v současnosti existuje, se zachováním jeho prováděcích ujednání.
2. Zřízení smluvního partnerství veřejného a soukromého sektoru (cPPP) pro provádění nového programu. Tato možnost si klade za cíl zřídit spolu s odvětvím společný program pro dosažení cílů. Program se provádí prostřednictvím smluvního partnerství veřejného a soukromého sektoru pomocí projektů kooperativního výzkumu řízených útvary Komise nebo výkonnou agenturou. Stávající program Clean Sky v rámci sedmého rámcového programu (7. RP) končí v roce 2017, jak bylo původně plánováno.
3. Zřízení nové společné technologické iniciativy (STI) prostřednictvím zlepšeného společného podniku pro provádění nového programu (Clean Sky 2, CS2). Tato možnost zřizuje nový program ve formě STI prováděné společným podnikem. Snaží se dosáhnout cílů vytyčených řešením integrovaných technologických demonstrací na úrovni velkých systémů. Budou zlepšeny a upraveny aspekty správy a struktury programu, aby se dosáhlo větší účelnosti a účinnosti.

4.1. Odmítnuté varianty

Možnost „žádné financování EU“ – zastavení veřejné podpory pro výzkum a inovace v letectví na evropské úrovni – byla odmítnuta, protože odporuje ustanovením programu Horizont 2020, která řeší leteckou dopravu jako prioritu.

Ohledně možnosti „pouze regulace“ se má za to, že nedokáže umožnit snadné dosažení ambiciózních cílů v leteckém odvětví, protože by pro její provádění muselo dojít ke globální dohodě a výkonnostní cíle by proto byly méně ambiciózní.

Možnost „bez partnerství veřejného a soukromého sektoru“ byla posouzena jako neoptimální pro sledování stanovených cílů, protože provádění řady menších projektů namísto jednoho integrovaného programu demonstrací velkého rozsahu by v porovnání s jinými možnostmi mohlo způsobit nejméně desetileté zpoždění v dosažení konečné vyspělosti technologie. Při takovém zpoždění by se zmeškala příležitost začlenit výsledky do příští generace letadel před uvedením do provozu⁵ a dopad by byl malý.

5. SROVNÁNÍ MOŽNOSTÍ

5.1. Jak byly možnosti porovnávány

Metoda posouzení je založena na dopadu technologií zavedených v příští generaci letadel, která se očekává v časovém rámci let 2025 až 2030⁶. Každá z možností je posuzována z hlediska snížení emisí, které plyne z technologií, jež je schopna poskytnout.

Uvedené tři možnosti politiky byly porovnávány v řadě klíčových dopadů a kritérií:

letadla (např. Airbus A320-NEO, Boeing 737-MAX, Boeing 787, Airbus A350) již v porovnání s letadly z roku 2000 dosahují 15% snížení emisí CO₂.

⁵ Odhadovaným na roky 2025 až 2030.

⁶ Vzhledem ke zvláštnostem vývoje letadel budou nové technologie, které nebudou začleněny do příští generace, zavedeny o generaci později. Doba mezi dvěma generacemi je obvykle 10 až 15 let (následující generace přibližně v letech 2040 až 2045).

- Hospodářský dopad (zaměstnanost, malé a střední podniky, konkurenceschopnost)
- Dopad na životní prostředí (emise)
- Sociální dopad (veřejné zdraví, přínosy pro společnost)
- Administrativní dopad (provozní náklady, zjednodušená struktura, účinnost správy)
- Dopad na výzkum a vývoj (technologie, demonstrace, kontinuita, roztržitost, integrace, časový rozvrh, efektivnost nákladů)

5.2. Porovnání možností a posouzení efektivnosti nákladů

Posouzení ukazuje, že možnost Clean Sky 2 (CS2) je upřednostňovanou možností, která poskytuje nejlepší prostředky k dosažení cílů. Má velmi dobrou synergii se stávajícím výzkumným programem a lze ji vybudovat na technologiích a demonstracích vyvinutých v rámci společného podniku Clean Sky, což zajistí hladký přechod.

Možnost „Clean Sky 2“ (CS2) má největší potenciál včas integrovat a ověřovat nové technologie na úrovni vyšších systémů, a proto se očekává, že významně přispěje k řešení problémů v oblasti životního prostředí a společenských výzev. Možnost „žádná nová opatření“ by měla menší dopad, protože by se nové technologie začaly vyvíjet později a byly by potřebné další investice a intenzivní práce na integraci a vývoj. V případě „smluvního partnerství veřejného a soukromého sektoru“ (cPPP) by byl nezbytný technologický průlom obtížnější a dosahovalo by se ho pomaleji vzhledem k prováděcím ujednáním, každoročním rozhodováním o rozpočtu a obsahu víceletého plánu a nižší úrovni závazku odvětví.

Z hlediska hospodářského dopadu se u možnosti Clean Sky 2 očekává, že v porovnání s ostatními možnostmi vytvoří větší přínosy. Analýza nákladů a přínosů navíc ukazuje, že pokud jsou správní náklady sdíleny rovným způsobem mezi veřejnými a soukromými členy, je možnost Clean Sky 2 prováděná prostřednictvím společného podniku z hlediska nákladů přinejmenším neutrální nebo nepatrně výhodnější oproti provádění programu Komisí nebo výkonnými agenturami prostřednictvím rámcového programu.

Možnost Clean Sky 2 je také upřednostňovaná podle výsledků veřejných konzultací. Odvětví ji podporuje pomocí předběžného návrhu na pokračování činností.

5.3. Porovnání dopadů

Tabulka shrnuje porovnání různých možností oproti scénáři bez nových opatření.

Kritéria	Možnost	Žádná nová opatření	Smluvní partnerství veřejného a soukromého sektoru (cPPP)	Obnovená STI (CS2)
Účelnost				
Kritické množství	=	=	-	+
Dopad na malé a střední podniky	=	=	-	=
Pákový efekt	=	=	-	=
Dopad na inovace	=	=	=	+
Dopady na životní prostředí	=	=	=	+
Hospodářský dopad	=	=	=	+
Sociální dopad	=	=	-	+
Účinnost				
Správní náklady	=	=	-	+
Administrativní jednoduchost	=	=	=	+
Soudržnost				
Soudržnost s programy členských států	=	=	-	=

6. OBLAST PŮSOBNOSTI MOŽNOSTI CLEAN SKY 2

Možnost Clean Sky 2 (CS2) se bude zabývat nejslibnějšími novými technologiemi letadel schopnými zlepšit vliv na životní prostředí (environmentální profil) a konkurenceschopnost leteckého průmyslu EU a bude vycházet z technologií a demonstrací vyvinutých v rámci společného podniku Clean Sky.

Pro Clean Sky 2 (CS2) jsou navrhovány dva doplňkové typy demonstrací:

- Tři demonstrátory (demonstrační platformy inovativních letadel, IADP) na vyšší úrovni integrace kompletních letadlových platform. Ty budou provádět konečné testování systémů ve všech segmentech letadel (velká a regionální letadla, rotorová letadla) na nejvyšší výzkumné úrovni.
- Tři průřezové integrované technologické demonstrátory (ITD) zaměřené na drak letadla, motor a systémy a zahrnující elektrické pojištění a udržitelný životní cyklus.

Nástroj pro hodnocení technologií zajistí neustálé posuzování vědeckého a technologického pokroku a jejich potenciálních dopadů na životní prostředí.

Program bude vycházet z úspěšných rysů podniku Clean Sky, jako je projektový charakter s poměrně malým počtem dobře zaměřených demonstrátorů a s jednoznačně stanovenými lhůtami. Přechod od podniku Clean Sky k podniku Clean Sky 2 bude postupný a bude zajištěna odborná kontinuita a kontinuita řízení.

Stávající odhad nákladů na program provedený odvětvím je 4,05 miliard EUR. Částkou 1,8 miliardy EUR z rozpočtu programu Horizont 2020 přispěje EU. Partneři z odvětví přispějí částkou 2,25 miliardy EUR, z toho 1 miliardou EUR prostřednictvím doplňkových činností.

7. SLEDOVÁNÍ A HODNOCENÍ

Sledování a hodnocení pokroku v rámci společného podniku Clean Sky 2 budou provádět externí i interní subjekty.

Interní sledování pokroku se bude provádět takto: za prvé bude tým vedoucích pracovníků společného podniku sledovat plnění rozpočtu a pokroky odborných prací, za druhé budou nezávislí externí odborníci každoročně provádět odborný přezkum a za třetí bude vědecký a technologický poradní výbor analyzovat výsledky přezkumu a poskytné posouzení. Na základě těchto posouzení se vypracuje výroční zpráva o činnosti, přijme ji správní rada a bude zveřejněna.

Hodnocení nezávislými odborníky za pomoci dobře definovaných klíčových ukazatelů výkonnosti týkajících se odborných a finančních záležitostí a otázek řízení, a to hodnocení před zahájením programu (*ex ante*), průběžná hodnocení a hodnocení po dokončení programu (*ex post*), bude organizovat Evropská komise.

Pokud jde o stávající program Clean Sky, bude jako důležitý nástroj měření dopadu zachován nástroj pro hodnocení technologií a jeho role bude posílena. Umožní podrobné posouzení přínosů pro životní prostředí spojených s novými technologiemi a změří dopad různých technologických zlepšení na jejich konkrétní cíle.