



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 24. Februar 2021  
(OR. en)

---

---

Interinstitutionelles Dossier:  
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

#### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	23. Februar 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung von gemeinsamen Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“ <b>Europäische Partnerschaft für saubere Luftfahrt</b>

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

---

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



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 23.2.2021  
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**  
**BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung von gemeinsamen  
Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“**

**Europäische Partnerschaft für saubere Luftfahrt**

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

<b>Zusammenfassung (höchstens 2 Seiten)</b>
Folgenabschätzung zur europäischen Partnerschaft für saubere Luftfahrt
<b>A. Handlungsbedarf</b>
<b>Worin besteht das Problem und warum muss ihm auf EU-Ebene begegnet werden?</b>
<p>Der ökologische Fußabdruck des Luftverkehrs wächst, da die zunehmenden technologischen und operativen Verbesserungen nicht mit dem Wachstum des Luftverkehrs Schritt halten können. Darüber hinaus ist nicht klar, wie eine klimaneutrale Luftfahrt umgesetzt werden soll, da Lösungen, die in anderen Sektoren entwickelt wurden, nicht ohne Weiteres in der Luftfahrt eingeführt werden können. Im Jahr 2019 machte der Luftverkehr in der EU 823 Mrd. EUR bzw. 4,1 % des BIP der EU aus und stellte 12,2 Millionen Arbeitsplätze bereit. Um die industrielle Führungsrolle der EU und ihre technologische Souveränität auf globaler Ebene zu wahren und gleichzeitig den Grünen Deal in der Luftfahrt zu verwirklichen, ist es dringend erforderlich, die Einführung von EU-Lösungen für Forschung und Innovation im Bereich der Luftfahrt zu beschleunigen. Um klimaneutrale Technologien innerhalb des Zeitrahmens des Grünen Deals entwickeln zu können, müssen die derzeit fragmentierten Forschungs- und Innovationskapazitäten der gesamten Wertschöpfungskette der europäischen Luftfahrt mobilisiert werden.</p>
<b>Was soll erreicht werden?</b>
<p>Mit Blick auf den europäischen Grünen Deal besteht das vorrangige Ziel darin, durch die beschleunigte Entwicklung klimaneutraler Luftfahrttechnologien – mit einem Zwischenschritt um 2030 – bis 2050 zur Klimaneutralität beizutragen. Zusammen mit der großmaßstäblichen Einführung und der Verwendung neuer Flugkraftstoffe, die vollständig dekarbonisiert und nachhaltig sind und Netto-Null-Emissionen aufweisen, wie synthetischer Power-to-Liquid-Kraftstoffe, Methan und/oder Wasserstoff, könnte die Kohlenstoffeffizienz der Betriebsflotte im Jahr 2050 um über 90 % höher sein als bei der gegenwärtigen Flotte. Im Rahmen des zweiten allgemeinen Ziels würde sichergestellt, dass die mit der Luftfahrt zusammenhängende Forschungs- und Innovationstätigkeit zur globalen Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftfahrtindustrie beiträgt, indem dafür Sorge getragen wird, dass eine sauberere Luftfahrt für die Beförderung von Fluggästen und Gütern auf dem Luftweg sicher und effizient bleibt. Das dritte Ziel bestünde in der weiteren Erhöhung der europäischen Forschungs- und Innovationskapazität, um den Prozess für Forschung und Innovation zu beschleunigen und zu optimieren. Neben der industriellen Führungsrolle wird sich die Forschung im Bereich der Luftfahrt auch auf Bildung sowie die Stärkung und Integration der wissenschaftlichen Kapazitäten der EU und die Schaffung weiterer KMU konzentrieren, die auf Forschung und Innovation fokussiert sind.</p>
<b>Worin besteht der Mehrwert von Maßnahmen auf EU-Ebene (Subsidiarität)?</b>
<p>Die Gründe für das Tätigwerden der EU ergeben sich aus der enormen Komplexität der Bemühungen und der damit verbundenen Notwendigkeit geteilter Risiken, wenn die hohen Kosten für die Entwicklung und Demonstration innovativer technologischer Lösungen berücksichtigt werden. Die Entwicklung eines neuen zivilen Luftfahrzeugs und die Umsetzung der Klimaneutralität in der Luftfahrt ist weder von einem einzelnen Luftfahrtunternehmen noch durch die Kooperation aller Unternehmen aus einem einzigen Land zu bewerkstelligen.</p> <p>Darüber hinaus sollte der gesamte Forschungsbedarf mit Marktmaßnahmen und -anreizen vereinbar sein und einen soliden und modernen Regulierungs- und Normungsrahmen erfordern, der nur auf Unionsebene und durch internationale Zusammenarbeit gestaltet werden kann. Gleichzeitig ermöglicht das Handeln der EU eine wirksame Zusammenarbeit auf europäischer Ebene und schafft Synergien mit anderen Sektoren und Ländern ohne große Luftfahrtindustrie.</p>
<b>B. Lösungen</b>

<b>Welche Optionen bestehen zum Erreichen der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Falls nicht, warum nicht?</b>
Die bevorzugte Option besteht darin, die Verbund- und Grundlagenforschung durch traditionelle Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen von „Horizont Europa“ zu unterstützen, neben einer institutionellen öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) gemäß Artikel 187 AEUV, die der Beschleunigung der Entwicklung klimaneutraler Luftfahrttechnologien für den frühestmöglichen Einsatz dient. Eine institutionelle ÖPP bietet im Gegensatz zu den anderen Optionen mit nur traditionellen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen oder einer vertraglichen ÖPP die erforderliche Intensität, Bandbreite und Dauer des Engagements.
<b>Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?</b>
Bei der öffentlichen Konsultation zur Folgenabschätzungsstudie gaben 80 % der Befragten an, dass eine institutionelle europäische Partnerschaft erhebliche (positive) Auswirkungen auf die Stärkung der Führungsrolle der Industrie bei Technologien für saubere Luftfahrt und die Einführung neuer Technologien hätte und hierfür „sehr wichtig“ wäre. Herkömmliche Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen werden nicht als geeignet angesehen, um die Übernahme von Technologien sicherzustellen. Die Interessenträger bekräftigten ihr Engagement in einer gemeinsamen Erklärung (bei der Pariser Luftfahrtschau in Le Bourget 2019) und entwickelten eine strategische Forschungs- und Innovationsagenda (SRIA) für die Partnerschaft. Bei der öffentlichen Konsultation zur SRIA wurde das hohe Interesse der Interessenträger und der Öffentlichkeit hervorgehoben. Die Interessenträger betonten, dass der Schwerpunkt der sauberen Luftfahrt trotz der folgenschweren COVID-19-Krise weiterhin auf Klimaneutralität liegen sollte.
<b>C. Auswirkungen der bevorzugten Option</b>
<b>Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?</b>
Mit der Umsetzung der Initiative für saubere Luftfahrt im Rahmen einer institutionellen Partnerschaft würde am besten gewährleistet, dass der private und der öffentliche Sektor weiterhin uneingeschränkt in die Forschung einbezogen werden, die für die Entwicklung und Einführung klimaneutraler Lösungen im Einklang mit den Anforderungen des Grünen Deals erforderlich ist. Die Initiative steht im Einklang mit der Mobilisierung von Finanzressourcen und Sachleistungen der Industrie, um die Wirkung von Unionsmitteln zu maximieren.
<b>Welche Kosten sind mit der bevorzugten Option (bzw. den wichtigsten Optionen) verbunden?</b>
Das bestehende Gemeinsame Unternehmen „Clean Sky 2“ erhält Unionsmittel in Höhe von 1,755 Mrd. EUR und mindestens 2,19 Mrd. EUR von Mitgliedern aus dem Privatsektor. Das auf Forschung und Innovation ausgerichtete Kooperationsprogramm für die Luftfahrt im Rahmen von Horizont 2020 und des RP7 besaß einen Umfang von 0,5 Mrd. EUR bzw. 0,8 Mrd. EUR. Die ehrgeizigen Ziele der Klimaneutralität bis 2050 und der neue kohärente Zyklus der Luftfahrtforschung bis 2050 und die schweren Folgen der COVID-19-Krise für die Luftfahrt rechtfertigen eine Erhöhung (in der Größenordnung von 25 % für die beiden Pfeiler von Forschung und Innovation).
<b>Worin bestehen die Auswirkungen auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?</b>
Ähnlich wie bei den Aufforderungen der anderen Programme handelt es sich bei rund 20 % der Partner um KMU. Im Rahmen des Programms „Clean Sky 2“ waren knapp über 40 % der bislang in den zehn Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ausgewählten Partner (60 % des Gesamtprogramms) KMU, was etwa einem Viertel der Mittel im Rahmen dieser Aufforderungen entspricht. Eine führende Rolle in einer klimaneutralen Luftfahrt würde der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt in der Union zugutekommen.

<b>Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?</b>
Es sind keine besonderen Auswirkungen auf die nationalen Haushalte zu erwarten.
<b>Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?</b>
Die vorgeschlagene Partnerschaft würde naturgemäß Synergien mit der vorgeschlagenen europäischen Partnerschaft für ein integriertes Flugverkehrsmanagement, aber auch mit anderen einschlägigen ÖPP schaffen. Sowohl die Initiative für Wasserstoff als auch die Initiative für Batterien könnten als Wegbereiter klimaneutraler Luftfahrt eine große Wirkung erzielen, wenn ihre Ergebnisse dem Bedarf des Luftfahrtsektors gerecht werden.
<b>Verhältnismäßigkeit</b>
Angesichts der grenzüberschreitenden Natur und Komplexität sowie der Kosten der Luftfahrt und der damit verbundenen Forschung und Innovation steht die bevorzugte Option in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß des Problems.
<b>D. Folgemaßnahmen</b>
<b>Wann wird die Maßnahme überprüft?</b>
Ob Forschung und Innovation übernommen werden können, wird anhand einer Zwischenevaluierung, einer zweijährlichen Überprüfung der strategischen Forschungs- und Innovationsagenda und der Möglichkeit einer unabhängigen Folgenabschätzung geprüft. Die Rolle des Verwaltungsrats für saubere Luftfahrt wird im Vergleich zum Gemeinsamen Unternehmen „Clean Sky 2“ im Rahmen von Horizont 2020 im Hinblick auf eine bessere strategische Orientierung und die Weiterverfolgung von Projekten gestärkt.