



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 24 Φεβρουαρίου 2021
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
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

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	23 Φεβρουαρίου 2021
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση των κοινών επιχειρήσεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» Ευρωπαϊκή σύμπραξη για τις καθαρές αερομεταφορές

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

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



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

**πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση των κοινών επιχειρήσεων
στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη»**

Ευρωπαϊκή σύμπραξη για τις καθαρές αερομεταφορές

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

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης (έως 2 σελίδες)
Εκτίμηση επιπτώσεων όσον αφορά την ευρωπαϊκή σύμπραξη για τις καθαρές αερομεταφορές
A. Ανάγκη ανάληψης δράσης
Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί είναι πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;
<p>Το οικολογικό αποτύπωμα των αερομεταφορών αυξάνεται διότι αναπτύσσονται με ταχύτερους ρυθμούς σε σχέση με τις σταδιακές τεχνολογικές και λειτουργικές βελτιώσεις που εισάγονται. Επιπλέον, η πορεία προς κλιματικά ουδέτερες αερομεταφορές είναι ασαφής, καθώς οι λύσεις που αναπτύσσονται σε άλλους τομείς δεν μπορούν να εισαχθούν εύκολα στις αερομεταφορές. Κατά τη διάρκεια του 2019 στην ΕΕ οι αερομεταφορές αντιπροσώπευαν 823 δισ. EUR, ή το 4,1 % του ΑΕΠ της ΕΕ, παρέχοντας 12,2 εκατομμύρια θέσεις εργασίας. Προκειμένου να διατηρηθεί η βιομηχανική υπεροχή και η τεχνολογική κυριαρχία της ΕΕ σε παγκόσμια κλίμακα, και να επιτευχθούν παράλληλα οι στόχοι της Πράσινης Συμφωνίας στον τομέα των αερομεταφορών, είναι επιτακτική η ανάγκη να επιταχυνθεί η ανάπτυξη λύσεων Ε&Κ της ΕΕ στον τομέα των αερομεταφορών. Απαιτείται κινητοποίηση της κατακερματισμένης επί του παρόντος ικανότητας Ε&Κ ολόκληρης της αλυσίδας αξίας των ευρωπαϊκών αερομεταφορών για την ανάπτυξη κλιματικά ουδέτερων τεχνολογιών εντός του χρονοδιαγράμματος της Πράσινης Συμφωνίας.</p>
Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;
<p>Σε ανταπόκριση στην Πράσινη Συμφωνία, ο πρωταρχικός στόχος είναι η συμβολή στην επίτευξη κλιμακτικής ουδετερότητας έως το 2050, με ένα ενδιάμεσο στάδιο περίπου το 2030, μέσω της επιτάχυνσης της ανάπτυξης κλιματικά ουδέτερων τεχνολογιών αερομεταφορών. Σε συνδυασμό με την εισαγωγή και χρήση σε μεγάλη κλίμακα νέων βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών με μηδενικές καθαρές εκπομπές ή πλήρως απανθρακοποιημένων, όπως τα συνθετικά καύσιμα από μετατροπή της ηλεκτρικής ενέργειας σε υγρό καύσιμο (power-to-liquid), το μεθάνιο και/ή το υδρογόνο, ο ενεργός στόλος το 2050 θα μπορούσε να επιτύχει βελτίωση κατά 90 % ως προς την αποδοτικότητα από άποψη άνθρακα σε σύγκριση με τον υφιστάμενο στόλο. Ο δεύτερος γενικός στόχος είναι να διασφαλιστεί ότι οι δραστηριότητες Ε&Κ στον αεροναυπηγικό τομέα συμβάλλουν στην παγκόσμια ανταγωνιστικότητα του κλάδου του αερομεταφορών της ΕΕ, εξασφαλίζοντας ότι οι καθαρότερες αερομεταφορές παραμένουν ασφαλείς και αποδοτικές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων αεροπορικής. Ο τρίτος στόχος είναι η περαιτέρω ενίσχυση της ευρωπαϊκής ικανότητας Ε&Κ, με στόχο την επιτάχυνση και τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας Ε&Κ. Πέραν της βιομηχανικής υπεροχής, η έρευνα στον τομέα των αερομεταφορών θα εστιάσει επίσης στην εκπαίδευση, με την ενίσχυση και την ενσωμάτωση της επιστημονικής ικανότητας της ΕΕ και τη δημιουργία ΜΜΕ με μεγαλύτερη ένταση Ε&Κ.</p>
Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);
<p>Το σκεπτικό για την παρέμβαση της ΕΕ απορρέει από την τεράστια πολυπλοκότητα του εγχειρήματος και τη σχετική ανάγκη επιμερισμού του κινδύνου, λαμβανομένου υπόψη του υψηλού κόστους ανάπτυξης και επίδειξης καινοτόμων τεχνολογικών λύσεων. Ούτε μια μεμονωμένη αεροναυπηγική εταιρεία ούτε όλες, από κοινού, οι εταιρείες μίας μόνο χώρας θα μπορούσαν να σχεδιάσουν ένα νέο αεροσκάφος πολιτικής αεροπορίας και να επιτύχουν κλιμακτική ουδετερότητα για τις αερομεταφορές. Επιπλέον, όλες οι ερευνητικές ανάγκες θα πρέπει να συνάδουν με τα μέτρα της αγοράς και τα κίνητρα, ενώ απαιτείται ένα ισχυρό και σύγχρονο πλαίσιο ρύθμισης και τυποποίησης, το οποίο μπορεί να σχεδιαστεί μόνο σε επίπεδο ΕΕ και μέσω διεθνούς συνεργασίας. Παράλληλα, η δράση της ΕΕ καθιστά δυνατή την αποτελεσματική συνεργασία σε ευρωπαϊκή κλίμακα, δημιουργώντας συνέργειες με άλλους τομείς, και με χώρες που δεν διαθέτουν σημαντικό κλάδο αερομεταφορών.</p>
B. Λύσεις
Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι;

Αν όχι, γιατί;
<p>Η προτιμώμενη επιλογή είναι να υποστηριχθεί η συνεργατική και θεμελιώδης έρευνα μέσω παραδοσιακών προσκλήσεων υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», σε συνδυασμό με μια θεσμοθετημένη σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) βάσει του άρθρου 187 της ΣΛΕΕ με στόχο την επιτάχυνση της ανάπτυξης κλιματικά ουδέτερων τεχνολογιών αερομεταφορών με τη συντομότερη δυνατή αξιοποίηση. Μια θεσμοθετημένη ΣΔΙΤ, αντίθετα με τις άλλες επιλογές που περιλαμβάνουν μόνο παραδοσιακές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων ή συμβατική ΣΔΙΤ, παρέχει τον αναγκαίο βαθμό, το αναγκαίο βάθος και την αναγκαία διάρκεια δέσμευσης.</p>
Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;
<p>Κατά τη δημόσια διαβούλευση σχετικά με τη μελέτη για την εκτίμηση επιπτώσεων, το 80 % των απαντησάντων ανέφεραν ότι μια ευρωπαϊκή θεσμοθετημένη σύμπραξη θα είχε σημαντικό (θετικό) αντίκτυπο και θα ήταν «πολύ σημαντική» για την ενίσχυση της βιομηχανικής υπεροχής στις τεχνολογίες καθαρών αερομεταφορών και την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών. Οι παραδοσιακές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων δεν θεωρούνται κατάλληλες για τη διασφάλιση της υιοθέτησης των τεχνολογιών. Οι ενδιαφερόμενοι επιβεβαίωσαν τη δέσμευσή τους σε κοινή δήλωση (αεροπορική έκθεση Le Bourget, Παρίσι, 2019) και ανέπτυξαν ένα στρατηγικό θεματολόγιο έρευνας και καινοτομίας για τη σύμπραξη. Η δημόσια διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε για το εν λόγω θεματολόγιο ανέδειξε το μεγάλο ενδιαφέρον των ενδιαφερομένων και του κοινού. Οι ενδιαφερόμενοι υπογράμμισαν ότι η πρωτοβουλία για τις καθарές αερομεταφορές θα πρέπει να διατηρήσει την εστίασή της στην κλιματική ουδετερότητα παρά την οδυνηρή κρίση της νόσου COVID-19.</p>
Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής
Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);
<p>Η υλοποίηση της πρωτοβουλίας για τις καθарές αερομεταφορές μέσω θεσμοθετημένης σύμπραξης θα διασφαλίσει με τον βέλτιστο τρόπο τη συνεχή και πλήρη προσήλωση του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα στην έρευνα που απαιτείται για την ανάπτυξη και την εφαρμογή κλιματικά ουδέτερων λύσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Πράσινης Συμφωνίας. Συνάδει με τη μόχλευση χρηματοδοτικών πόρων και πόρων σε είδος από τη βιομηχανία, με στόχο τη μεγιστοποίηση του αντικτύπου της χρηματοδότησης από την ΕΕ.</p>
Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);
<p>Η υφιστάμενη κοινή επιχείρηση Clean Sky 2 λαμβάνει χρηματοδότηση ύψους 1,775 δισ. EUR από την ΕΕ και τουλάχιστον 2,19 δισ. EUR από τα ιδιωτικά μέλη. Το συνεργατικό πρόγραμμα E&K στον τομέα των αερομεταφορών στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων 2020» και του ΠΠ7 είχε λάβει 0,5 δισ. EUR και 0,8 δισ. EUR, αντίστοιχα. Οι φιλόδοξοι στόχοι για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και ο νέος συνεκτικός κύκλος έρευνας στον τομέα των αερομεταφορών με ορίζοντα το 2050, λαμβανομένου επίσης υπόψη του ισχυρού πλήγματος που υπέστησαν οι αερομεταφορές από την κρίση της COVID-19, δικαιολογούν την αύξηση (της τάξης του 25 % για καθέναν από τους δύο πυλώνες της E&K).</p>
Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;
<p>Όπως και στις προσκλήσεις υποβολής προτάσεων των άλλων προγραμμάτων, περίπου το 20 % των εταιρών είναι ΜΜΕ. Στο πρόγραμμα Clean Sky 2, λίγο πάνω από το 40 % των εταιρών που επιλέχθηκαν στο πλαίσιο των 10 προσκλήσεων υποβολής προτάσεων μέχρι σήμερα (60 % του συνολικού προγράμματος) ήταν ΜΜΕ, περίπου το ένα τέταρτο των κονδυλίων σε αυτές τις προσκλήσεις. Η πρωτοπορία στις κλιματικά ουδέτερες αερομεταφορές θα ωφελήσει την ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορών της ΕΕ.</p>

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις;
Δεν αναμένονται ιδιαίτερες επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς.
Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;
Είναι φυσικό η προτεινόμενη σύμπραξη να δημιουργήσει συνέργειες με την προτεινόμενη ευρωπαϊκή σύμπραξη για την ολοκληρωμένη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και με άλλες σχετικές ΣΔΙΤ. Τόσο η πρωτοβουλία για το υδρογόνο όσο και η πρωτοβουλία για τις μπαταρίες θα μπορούσαν να έχουν τεράστιο αντίκτυπο ως καταλυτικοί παράγοντες για κλιματικά ουδέτερες αερομεταφορές, εάν τα παραδοτέα τους ανταποκρίνονται στις ανάγκες του τομέα των αερομεταφορών.
Αναλογικότητα;
Η προτιμώμενη επιλογή είναι αναλογική προς την κλίμακα του προβλήματος, δεδομένου του διακρατικού χαρακτήρα και της πολυπλοκότητας και του κόστους των αερομεταφορών και της σχετικής E&K.
Δ. Παρακολούθηση
Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;
Εξετάζεται το ενδεχόμενο ενδιάμεσης αξιολόγησης, διετούς επανεξέτασης του στρατηγικού θεματολογίου έρευνας και καινοτομίας, καθώς και η επιλογή ανεξάρτητου αξιολογητή, όσον αφορά την υιοθέτηση της E&K. Ο ρόλος του διοικητικού συμβουλίου της σύμπραξης για τις καθαρές αερομεταφορές θα ενισχυθεί σε σύγκριση με τη σύμπραξη Clean Sky 2 του προγράμματος «Ορίζων 2020» με σκοπό την καλύτερη στρατηγική καθοδήγηση και παρακολούθηση των έργων.