



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 24 de febrero de 2021
(OR. en)

Expediente 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 TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	23 de febrero de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea

N.º doc. Ción.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa Asociación europea en materia de aviación limpia

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

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



Bruselas, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN
RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa

Asociación europea en materia de aviación limpia

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

Ficha resumen (máximo 2 páginas)
Evaluación de impacto de la asociación europea en materia de aviación limpia
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
<p>La huella ecológica de la aviación está aumentando debido a que el crecimiento del transporte aéreo supera las mejoras tecnológicas y operativas que se están introduciendo. Además, el camino hacia una aviación climáticamente neutra no está claro, ya que las soluciones desarrolladas en otros sectores no pueden introducirse fácilmente en la aviación. Durante 2019, la aviación representó en la UE 823 000 millones de euros, es decir, el 4,1 % del PIB de la UE, lo que suponen 12,2 millones de puestos de trabajo. Para mantener el liderazgo industrial europeo y la soberanía tecnológica a escala mundial, al tiempo que se logran los objetivos del Pacto Verde en el sector de la aviación, existe una gran necesidad de acelerar el despliegue de soluciones de aviación en materia de I+i en la UE. Es necesaria una movilización de la capacidad de I+i, actualmente fragmentada, de toda la cadena de valor de la aviación europea para desarrollar tecnologías climáticamente neutras en el marco del Pacto Verde.</p>
¿Qué se pretende conseguir?
<p>El objetivo principal es, en respuesta al Pacto Verde Europeo, contribuir a la neutralidad climática para 2050, con un paso intermedio hacia 2030, acelerando el desarrollo de tecnologías de aviación climáticamente neutras. Junto con el despliegue y el uso a gran escala de nuevos combustibles de aviación sostenibles, que produzcan cero emisiones netas o que estén completamente descarbonizados, como los combustibles sintéticos de energía a líquido, el metano o el hidrógeno, la flota en servicio en 2050 podría lograr una mejora de más del 90 % en cuanto a la eficiencia de las emisiones de carbono en comparación con la flota actual. El segundo objetivo general sería garantizar que la actividad de I+i relacionada con el sector aeronáutico contribuya a la competitividad mundial de la industria aeronáutica de la UE, garantizando que una aviación más limpia siga siendo segura y eficiente para el transporte aéreo de pasajeros y mercancías. El tercer objetivo sería seguir avanzando en la capacidad de I+i europea para acelerar y optimizar el proceso de I+i. Más allá del liderazgo industrial, la investigación en el sector de la aviación se centrará también en la educación, el refuerzo y la integración de la capacidad científica de la UE y en la creación de más pymes con un importante componente en I+i.</p>
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
<p>La justificación de la intervención de la UE se deriva de la enorme complejidad del esfuerzo y de la consiguiente necesidad de compartir los riesgos, teniendo en cuenta los elevados costes del desarrollo y la demostración de soluciones tecnológicas innovadoras. Ni una única empresa aeronáutica, ni todas las empresas de un solo país juntas, podrían diseñar una nueva aeronave civil y lograr la neutralidad climática para la aviación.</p> <p>Además, todas las necesidades de investigación deben ser coherentes con las medidas del mercado y los incentivos, así como requieren un marco regulador y de normalización sólido y moderno, que solo puede concebirse a escala de la UE y a través de la cooperación internacional. Al mismo tiempo, la acción de la UE permite una cooperación eficaz a escala europea, creando sinergias con otros sectores y con países sin un sector de la aviación grande.</p>
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? De no ser así, ¿por qué no?
<p>La opción preferida es el respaldo de la investigación colaborativa y fundamental a través de</p>

convocatorias tradicionales de Horizonte Europa, junto a una asociación público-privada institucionalizada (APP) en virtud del artículo 187 del TFUE dedicada a acelerar el desarrollo de tecnologías de aviación climáticamente neutras para su despliegue lo antes posible. Una APP institucionalizada, a diferencia de las demás opciones de convocatorias tradicionales o de APP contractuales, ofrece el nivel, la profundidad y la duración del compromiso necesarios.
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
Durante la consulta pública sobre el estudio de evaluación de impacto, el 80 % de los encuestados sugirió que una asociación europea institucionalizada tendría un efecto significativo (positivo) y sería «muy pertinente» para aumentar el liderazgo industrial en tecnologías de aviación limpias y la adopción de nuevas tecnologías. Las convocatorias tradicionales no se consideran adecuadas para garantizar la adopción de la tecnología. Las partes interesadas confirmaron su compromiso en una declaración conjunta (exhibición aérea de Le Bourget, París, de 2019) y desarrollaron una agenda estratégica de investigación e innovación para la asociación. La consulta pública sobre la agenda estratégica de investigación e innovación puso de relieve el gran interés de las partes interesadas y el público. Las partes interesadas subrayaron que la Aviación Limpia debe seguir centrándose en la neutralidad climática a pesar de la gravedad de la crisis de la COVID-19.
C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?
La aplicación de la iniciativa de Aviación Limpia a través de una asociación institucionalizada garantizaría de la mejor manera posible que los sectores público y privado sigan plenamente comprometidos con la investigación necesaria para el desarrollo y el despliegue de soluciones climáticamente neutras en consonancia con los requisitos del Pacto Verde. Es coherente con la movilización de recursos industriales financieros y en especie, a fin de maximizar el impacto de la financiación de la UE.
¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?
La actual Empresa Común Clean Sky 2 recibe 1 755 millones de euros de financiación de la UE, y al menos 2 190 millones de euros de miembros privados. El programa de colaboración en I+i en materia de aviación en Horizonte 2020 y en el 7PM fue de 500 millones y 800 millones de euros, respectivamente. Los ambiciosos objetivos de neutralidad climática para 2050 y el nuevo ciclo coherente de investigación en el sector de la aviación de aquí a 2050, y sin olvidar que la aviación se ha visto gravemente afectada por la crisis de la COVID-19, justifican un aumento (del orden del 25 % para cada uno de los dos pilares de la I+i).
¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?
Al igual que en las convocatorias de los demás programas, alrededor del 20 % de los socios son pymes. En el programa Clean Sky 2, algo más del 40 % de los socios seleccionados en las diez convocatorias de propuestas hasta la fecha (el 60 % del programa total) eran pymes, aproximadamente una cuarta parte de los fondos de estas convocatorias. La competitividad de la aviación de la UE se beneficiaría del liderazgo en el ámbito de la aviación climáticamente neutra.
¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?
No se contemplan repercusiones significativas en los presupuestos nacionales.
¿Habrá otras repercusiones significativas?
La asociación propuesta crearía sinergias de forma natural con la asociación europea para la gestión integrada del tránsito aéreo propuesta, pero también con otras APP pertinentes. Tanto la iniciativa en materia de hidrógeno como la iniciativa en materia de baterías podrían tener una repercusión enorme como facilitadores de una aviación climáticamente neutra si sus resultados se adaptan a las necesidades del

sector de la aviación.
¿Proporcionalidad?
La opción preferida es proporcional a la magnitud del problema, dada la naturaleza transnacional, la complejidad y el coste de la aviación y su I+i.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
Para la adopción de la I+i, se está estudiando la posibilidad de utilizar una evaluación intermedia, una revisión bienal de la agenda estratégica de investigación e innovación y la opción de un evaluador de impacto independiente. Se reforzará el papel del consejo de administración de la Aviación Limpia en comparación con Clean Sky 2 de Horizonte 2020 para mejorar la orientación estratégica y el seguimiento de los proyectos.