



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 24. februārī
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2021. gada 23. februāris

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs *Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN*

K-jas dok. Nr.: SWD(2021) 38 final - Part 7/9

Temats: KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Pavaddokuments dokumentam Priekšlikums Padomes regulai, ar ko izveido kopuzņēmumus pamatprogrammā "Apvārsnis Eiropa" **Eiropas partnerība tīras aviācijas jomā**

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2021) 38 *final - Part 7/9*.

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



Briselē, 23.2.2021.
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

**Priekšlikums Padomes regulai, ar ko izveido kopuzņēmumus pamatprogrammā
“Apvārsnis Eiropa”**

Eiropas partnerība tīras aviācijas jomā

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

Kopsavilkums (maks. 2 lappuses)
Ietekmes novērtējums par Eiropas partnerību tīras aviācijas jomā
A. Rīcības nepieciešamība
Problēmas būtība un nozīme ES mērogā
<p>Aviācijas ekoloģiskā pēda palielinās, jo gaisa pārvadājumi aug ātrāk, nekā tiek ieviesti pakāpeniskie tehnoloģiskie un operatīvie uzlabojumi. Turklāt ceļš uz klimatneitrālu aviāciju ir neskaidrs, jo citās nozarēs izstrādātos risinājumus nevar viegli ieviest aviācijā. 2019. gadā ES aviācija veidoja 823 miljardus EUR jeb 4,1 % no ES IKP un nodrošināja 12,2 miljonus darbvieta. Lai uzturētu ES vadošo pozīciju nozarē un tehnoloģisko suverenitāti pasaules mērogā, vienlaikus sasniedzot Eiropas zaļā kursa mērķus aviācijā, ir ļoti nepieciešams paātrināt ES pētniecības un inovācijas radīto aviācijas risinājumu izvēršanu. Klimatneitrālu tehnoloģiju izstrādei Eiropas zaļajā kursā noteiktajā laika grafikā nepieciešama pašlaik sadrumstalotās pētniecības un inovācijas spējas mobilizācija visā Eiropas aviācijas vērtības ķēdē.</p>
Sasniedzamie mērķi
<p>Galvenais mērķis, reaģējot uz Eiropas zaļā kursa mērķiem, ir sekmēt klimatneitralitātes sasniegšanu līdz 2050. gadam (ar starpposma mērķi līdz aptuveni 2030. gadam), paātrinot klimatneitrālu aviācijas tehnoloģiju izstrādi. Plaša mēroga izvēršanas un jaunu nulles emisiju vai pilnīgi dekarbonizētu ilgtspējīgu aviācijas degvielu (piemēram, sintētisko degvielu, kas iegūtas, elektroenerģiju pārvēršot šķidrūmā (<i>power-to-liquid</i>), metāna un/vai ūdeņraža) izmantošanas rezultātā 2050. gadā ekspluatācijā esošā flote varētu panākt vairāk nekā 90 % uzlabojumu oglekļa efektivitātes ziņā salīdzinājumā ar pašreizējo floti. Otrs vispārīgais mērķis būtu nodrošināt, ka ar aeronautiku saistītas pētniecības un inovācijas darbības vairo ES aviācijas nozares globālo konkurētspēju, nodrošinot, ka tīrāka aviācija joprojām ir droša un efektīva pasažieru un kravu gaisa pārvadājumiem. Trešais mērķis būtu turpināt attīstīt Eiropas pētniecības un inovācijas spēju ar nolūku paātrināt un optimizēt pētniecības un inovācijas procesu. Papildus nozares vadošajai pozīcijai aviācijas pētniecība koncentrēsies arī uz izglītību, ES zinātniskās spējas stiprināšanu un integrēšanu un pētniecības un inovācijas jomā aktīvāku MVU veidošanu.</p>
ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)
<p>ES intervences loģiskais pamatojums izriet no nepieciešamo centienu ārkārtīgās sarežģītības un ar to saistītās vajadzības pēc riska sadales, ņemot vērā inovatīvu tehnoloģisko risinājumu izstrādes un demonstrēšanas augstās izmaksas. Ne atsevišķs aeronautikas uzņēmums, ne visi vienas atsevišķas valsts uzņēmumi kopā nevarētu izstrādāt jauna veida civilās aviācijas gaisa kuģi un panākt klimatneitralitāti aviācijā.</p> <p>Turklāt visām pētniecības vajadzībām būtu jāsaņem ar tirgus pasākumiem un stimuliem, un tām nepieciešams spēcīgs un moderns normatīvais un standartizācijas satvars, kuru iespējams izstrādāt tikai ES līmenī starptautiskas sadarbības ceļā. Tajā pašā laikā ES rīcība ļauj īstenot produktīvu sadarbību Eiropas mērogā, veidojot sinerģijas ar citām nozarēm un valstīm, kurās aviācijas nozare nav liela.</p>
B. Risinājumi
Risinājumu varianti izvēršamo mērķu sasniegšanai. Vēlamais risinājums (ja ir). Iemesli (ja nav)
<p>Vēlamais risinājums ir atbalstīt kopdarbības pētniecību un fundamentālos pētījumus ar tradicionālajiem pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” uzaicinājumiem un arī uz LESD 187. panta pamata izveidot institucionalizētu publiskā un privātā sektora partnerību (PPP), kuras mērķis ir klimatneitrālu aviācijas tehnoloģiju izstrādes paātrināšana pēc iespējas agrākai izvēršanai. Institucionalizēta PPP pretstatā pārējiem risinājumiem — tikai tradicionāliem uzaicinājumiem vai līgumiskai PPP — nodrošina nepieciešamo saistību līmeni, pamatīgumu un ilgumu.</p>

Ieinteresēto personu viedokļi. Atbalsts konkrētiem risinājumiem
Ietekmes novērtējuma pētījuma sabiedriskās apspriešanas laikā 80 % respondentu norādīja, ka institucionalizētai Eiropas partnerībai būtu ievērojama (pozitīva) ietekme un tā būtu “ļoti nozīmīga” nozares vadošās lomas palielināšanā tīras aviācijas tehnoloģijās un jaunu tehnoloģiju ieviešanas veicināšanā. Tradicionālie uzaicinājumi netiek uzskatīti par piemērotiem tehnoloģiju ieviešanas nodrošināšanai. Ieinteresētās personas savu apņemšanos apstiprināja kopīgā deklarācijā (2019. gadā Parīzes gaisa parādē <i>Le Bourget</i> lidostā), un tās izstrādāja partnerības stratēģisko pētniecības un inovācijas programmu (<i>SRIA</i>). <i>SRIA</i> sabiedriskā apspriešana apliecināja ieinteresēto personu un sabiedrības lielo interesi. Ieinteresētās personas uzsvēra, ka tīras aviācijas iniciatīvai būtu jāturpina koncentrēties uz klimatneitralitāti par spīti Covid-19 krīzes milzīgajai ietekmei.
C. Vēlamā risinājuma ietekme
Vēlamā risinājuma (ja tāds ir; pretējā gadījumā — galveno risinājumu) nodrošinātie ieguvumi
Tīras aviācijas iniciatīvas īstenošana ar institucionalizētu partnerību vislabāk nodrošinātu to, ka privātais un publiskais sektors turpina būt pilnīgi iesaistīti pētniecībā, kas nepieciešama klimatneitrālu risinājumu izstrādei un izvēršanai atbilstīgi zaļā kursa prasībām. Tas saskan ar nolūku piesaistīt nozares finansiālos resursus un ieguldījumus natūrā ar mērķi maksimāli palielināt ES finansējuma ietekmi.
Vēlamā risinājuma (ja tāds ir; pretējā gadījumā — galveno risinājumu) izmaksas
Pašreizējais kopuzņēmums “ <i>Clean Sky 2</i> ” saņem ES finansējumu 1,755 miljardu EUR apmērā un vismaz 2,19 miljardus EUR no privātajiem dalībniekiem. Aviācijas pētniecības un inovācijas sadarbības programmai pieejamie līdzekļi pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” un 7. pamatprogrammas ietvaros bija attiecīgi 0,5 miljardi EUR un 0,8 miljardi EUR. Vērienīgie klimatneitralitātes mērķrādītāji līdz 2050. gadam un jaunais saskaņotais aviācijas pētniecības cikls ceļā uz 2050. gadu, kā arī Covid-19 krīzes ievērojamā negatīvā ietekme uz aviāciju pamato palielinājumu (aptuveni 25 % apmērā katram no abiem pētniecības un inovācijas pīlāriem).
Ietekme uz MVU un konkurētspēju
Līdzīgi kā citu programmu uzaicinājumu gadījumā, aptuveni 20 % no partneriem ir MVU. Programmā “ <i>Clean Sky 2</i> ” nedaudz vairāk par 40 % partneru, kas līdz šim tikuši atlasīti 10 uzaicinājumos iesniegt priekšlikumus (60 % no kopējās programmas), bija MVU, finansējuma izteiksmē tā ir aptuveni ceturtdaļa šo uzaicinājumu ietvaros pieejamo līdzekļu. Vadoša pozīcija klimatneitrālā aviācijā nāktu par labu ES aviācijas konkurētspējai.
Nozīmīga ietekme uz valstu budžetiem un valsts pārvaldes iestādēm
Nav sagaidāma īpaša ietekme uz valstu budžetiem.
Cita nozīmīga ietekme
Ierosinātā partnerība dabiski veidotu sinerģijas ar ierosināto Eiropas partnerību integrētas gaisa satiksmes pārvaldības jomā, bet arī ar citām attiecīgām PPP. Gan ūdeņraža iniciatīvai, gan akumulatoru iniciatīvai varētu būt milzīga ietekme kā klimatneitrālu aviāciju veicinošiem faktoriem, ja to nodevumi atbildīs aviācijas nozares vajadzībām.
Proporcionalitāte
Vēlamais risinājums ir proporcionāls problēmas apjomam, ņemot vērā aviācijas un ar to saistītās pētniecības un inovācijas starptautisko raksturu, sarežģītību un izmaksas.
D. Turpmākā rīcība

Politikas pārskatīšanas termiņš

Attiecībā uz pētniecības un inovācijas rezultātu pārņemšanu tiek izskatīta starpposma izvērtēšana, stratēģiskās pētniecības un inovācijas programmas pārskatīšana reizi divos gados un iespēja izmantot neatkarīgu ietekmes novērtētāju. Tīras aviācijas kopuzņēmuma valdes loma tiks stiprināta salīdzinājumā ar pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” kopuzņēmuma “*Clean Sky 2*” valdi ar nolūku nodrošināt labākus stratēģiskos norādījumus un projektu pārraudzību.