



Raad van de  
Europese Unie

Brussel, 24 februari 2021  
(OR. en)

---

---

Interinstitutioneel 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

#### BEGELEIDENDE NOTA

---

van: de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur

ingekomen: 23 februari 2021

aan: de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

---

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

---

Betreft: WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE  
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij  
het voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van de  
Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa  
**Europees partnerschap voor schone luchtvaart**

---

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

---

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



Brussel, 23.2.2021  
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**  
**SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG**

*bij het*

**voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van de Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa**

**Europees partnerschap voor schone luchtvaart**

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

<b>Samenvatting (maximaal 2 pagina's)</b>
Effectbeoordeling van een Europees partnerschap voor schone luchtvaart
<b>A. Behoeftte aan actie</b>
<b>Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?</b>
De ecologische voetafdruk van de luchtvaart neemt toe omdat de incrementele technologische en operationele verbeteringen die momenteel worden ingevoerd de snelle groei van het luchtvervoer niet kunnen bijbenen. Daarnaast is de weg naar een klimaatneutrale luchtvaart onzeker, omdat oplossingen die in andere sectoren zijn ontwikkeld niet eenvoudig in de luchtvaart kunnen worden ingevoerd. In 2019 was de luchtvaart in de EU goed voor 823 miljard EUR, oftewel 4,1 % van het bbp van de EU, en voor 12,2 miljoen banen. De uitrol van O&I-oplossingen van de EU op het gebied van de luchtvaart moet sneller verlopen opdat het Europese industriële leiderschap en de technologische soevereiniteit van de EU op wereldschaal behouden blijven en tegelijkertijd de Green Deal in de luchtvaart kan worden verwezenlijkt. De huidige versnipperde O&I-capaciteit van de hele Europese waardeketen in de luchtvaart moet worden gemobiliseerd om klimaatneutrale technologieën te ontwikkelen binnen het tijdsbestek van de Green Deal.
<b>Wat is het streefdoel?</b>
De primaire doelstelling is om in overeenstemming met de Europese Green Deal bij te dragen tot klimaatneutraliteit tegen 2050, met een tussenstap rond 2030, door de ontwikkeling van klimaatneutrale luchtvaarttechnologieën te versnellen. Samen met de grootschalige uitrol en het gebruik van nieuwe, koolstofneutrale of koolstofvrij gemaakte duurzame luchtvaartbrandstoffen, zoals synthetische power-to-liquid-brandstoffen, methaan en/of waterstof, zou de operationele vloot in 2050 een verbetering van de koolstofefficiëntie van ruim 90 % ten opzichte van de huidige vloot kunnen bereiken. De tweede algemene doelstelling is ervoor te zorgen dat de O&I-activiteiten op luchtvaartgebied bijdragen tot het mondiale concurrentievermogen van de EU-luchtvaartindustrie door ervoor te zorgen dat schonere luchtvaart veilig, zeker en efficiënt blijft voor het vervoer van passagiers en goederen door de lucht. De derde doelstelling is de Europese O&I-capaciteit verder te ontwikkelen om het O&I-proces te versnellen en te optimaliseren. Het luchtvaartonderzoek zal niet alleen gericht zijn op industrieel leiderschap, maar ook op onderwijs, de versterking en integratie van de wetenschappelijke capaciteit van de EU en het creëren van meer O&I-intensieve kmo's.
<b>Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?</b>
De reden voor tussenkomst door de EU komt voort uit de enorme complexiteit van het project en de daarmee samenhangende behoefte aan risicodeling, gezien de hoge kosten voor het ontwikkelen en demonstreren van innovatieve technologische oplossingen. Noch een afzonderlijke luchtvaartonderneming, noch alle bedrijven uit één land samen zouden een nieuw burgerluchtvaartuig kunnen ontwerpen en klimaatneutraliteit voor de luchtvaart bereiken. Daarnaast moeten alle onderzoeksbehoeften stroken met marktmaatregelen en -stimulansen en is er behoefte aan een robuust en modern regelgevings- en normalisatiekader, dat alleen op EU-niveau en via internationale samenwerking kan worden opgezet. Tegelijkertijd maakt het optreden van de EU een doeltreffende samenwerking op Europese schaal mogelijk, waardoor synergieën met andere sectoren en met landen zonder grote luchtvaartindustrie tot stand worden gebracht.
<b>B. Oplossingen</b>
<b>Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo niet, waarom?</b>
De voorkeursoptie is het ondersteunen van collaboratief en fundamenteel onderzoek via traditionele

oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader van Horizon Europa, naast een geïnstitutionaliseerd publiek-privaat partnerschap (PPP) op grond van artikel 187 VWEU, dat gericht is op het versnellen van de ontwikkeling van klimaatneutrale luchtvaarttechnologieën voor een zo snel mogelijke toepassing ervan. Een geïnstitutionaliseerd publiek-privaat partnerschap biedt, in tegenstelling tot alleen traditionele oproepen of een contractueel PPP, het vereiste niveau, de vereiste diepgang en de vereiste duur van betrokkenheid.
<b>Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?</b>
Tijdens de openbare raadpleging over de effectbeoordelingsstudie gaf 80 % van de respondenten aan dat een Europees geïnstitutionaliseerd partnerschap een aanzienlijk (positief) effect zou hebben op en “zeer relevant” zou zijn voor het vergroten van het industrieel leiderschap op het gebied van schone luchtvaarttechnologieën en de invoering van nieuwe technologieën. Traditionele oproepen werden niet geschikt geacht om de invoering van technologie te waarborgen. De belanghebbenden hebben hun betrokkenheid bevestigd in een gezamenlijke verklaring (tijdens de Paris Airshow-Le Bourget in 2019) en hebben een strategische agenda voor onderzoek en innovatie voor het partnerschap opgesteld. De openbare raadpleging over de strategische agenda voor onderzoek en innovatie bevestigde de grote belangstelling van de belanghebbenden en het publiek. De belanghebbenden benadrukten dat schone luchtvaart zich moet blijven richten op klimaatneutraliteit, ondanks de zware COVID-19-crisis.
<b>C. Effecten van de voorkeursoptie</b>
<b>Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?</b>
De uitvoering van het initiatief voor schone luchtvaart door middel van een geïnstitutionaliseerd partnerschap zou er het best voor zorgen dat de particuliere en de publieke sector volledig betrokken blijven bij het onderzoek dat is vereist voor de ontwikkeling en invoering van klimaatneutrale oplossingen in overeenstemming met de vereisten van de Green Deal. Het strookt met de hefboomwerking van financiële middelen en middelen in natura van de industrie om de impact van de EU-financiering maximaal te benutten.
<b>Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?</b>
De bestaande Gemeenschappelijke Onderneming Clean Sky 2 ontvangt 1,755 miljard EUR aan EU-financiering, en ten minste 2,19 miljard EUR van particuliere leden. Het gezamenlijke O&I-programma voor de luchtvaart in het kader van Horizon 2020 en KP7 bedroeg respectievelijk 0,5 miljard EUR en 0,8 miljard EUR. De ambitieuze doelstellingen van klimaatneutraliteit tegen 2050 en de nieuwe samenhangende cyclus van luchtvaartonderzoek tot 2050, en niet als laatste het feit dat de luchtvaart hard is getroffen door de COVID-19-crisis, rechtvaardigen een verhoging (van circa 25 % voor elk van de twee pijlers van O&I).
<b>Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en het concurrentievermogen?</b>
Net als bij de oproepen voor het indienen van voorstellen voor de andere programma's bestaat ongeveer 20 % van de partners uit kmo's. In het Clean Sky 2-programma bestond iets meer dan 40 % van de partners die tot dusver in de tien oproepen tot het indienen van voorstellen werden geselecteerd (60 % van het totale programma) uit kmo's, wat goed is voor ongeveer een kwart van de middelen voor deze oproepen. Leider zijn op het gebied van klimaatneutrale luchtvaart zou het concurrentievermogen van de EU-luchtvaart ten goede komen.
<b>Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?</b>
Er worden geen bijzondere gevolgen voor de nationale begrotingen verwacht.

<b>Zijn er nog andere significante gevolgen?</b>
Het voorgestelde partnerschap zou uiteraard synergieën creëren met het voorgestelde Europese partnerschap voor geïntegreerd luchtverkeersbeheer, maar ook met andere relevante PPP's. Zowel het waterstofinitiatief als het batterij-initiatief kunnen een enorme impact hebben als facilitatoren van klimaatneutrale luchtvaart, indien de resultaten ervan voldoen aan de behoeften van de luchtvaartsector.
<b>Evenredigheid</b>
De voorkeursoptie is evenredig aan de omvang van het probleem, gezien de transnationale aard en complexiteit en de kosten van de luchtvaart en betrokken O&I.
<b>D. Evaluatie</b>
<b>Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?</b>
Er zal een tussentijdse evaluatie zijn, een tweejaarlijkse evaluatie van de strategische agenda voor onderzoek en innovatie, en er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid een onafhankelijke effectbeoordelaar in te zetten met het oog op O&I-uitrol. De rol van de raad van bestuur van Schone luchtvaart zal ten opzichte van Clean Sky 2 in het kader van Horizon 2020 worden versterkt met het oog op betere strategische begeleiding en follow-up van het project.