



Rada
Európskej únie

V Bruseli 24. februára 2021
(OR. en)

Medziinštitucionálny spis:
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

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 23. februára 2021

Komu: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: SWD(2021) 38 final - Part 7/9

Predmet: PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU Sprievodný dokument k návrhu nariadenia Rady, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu Horizont Európa **Európske partnerstvo pre čisté letectvo**

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

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



V Bruseli 23. 2. 2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

**k návrhu nariadenia Rady, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu
Horizont Európa**

Európske partnerstvo pre čisté letectvo

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

Súhrnný prehľad (max. 2 strany)
Posúdenie vplyvu Európskeho partnerstva pre čisté letectvo
A) Potreba konať
V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?
Ekologická stopa letectva sa zväčšuje, pretože nárast leteckej dopravy predstihuje postupné technologické a prevádzkové zlepšenia, ktoré sa zavádzajú. Okrem toho, cesta ku klimaticky neutrálnemu letectvu je nejasná, keďže riešenia vyvinuté v iných odvetviach sa nedajú jednoducho zaviesť v letectve. Počas roku 2019 letectvo v EÚ predstavovalo 823 miliárd EUR alebo 4,1 % HDP EÚ a poskytovalo 12,2 milióna pracovných miest. Aby si EÚ zachovala vedúce postavenie európskeho priemyslu a technologickú suverenitu v celosvetovom meradle a zároveň dosiahla splnenie zelenej dohody v letectve, je veľmi potrebné urýchliť zavádzanie riešení výskumu a inovácie v EÚ v oblasti letectva. Potrebná je mobilizácia v súčasnosti rozptýlenej kapacity výskumu a inovácie celého hodnotového reťazca európskeho letectva s cieľom vyvinúť klimaticky neutrálne technológie v rámci harmonogramu zelenej dohody.
Čo by sa malo dosiahnuť?
Hlavným cieľom, ktorý reaguje na Európsku zelenú dohodu, je prispieť ku klimatickej neutralite do roku 2050 s medzistupňom okolo roku 2030, a to urýchlením vývoja klimaticky neutrálnych leteckých technológií. Spoločne s veľkoplošným zavádzaním a používaním nových udržateľných leteckých palív s nulovou bilanciou emisií alebo úplne dekarbonizovaných, ako sú napríklad syntetické palivá založené na technológii konverzie elektrickej energie na kvapalné palivá („power-to-liquid“), metán a/alebo vodík, by prevádzkovaný lietadlový park mohol v roku 2050 dosiahnuť zlepšenie uhlíkovej efektívnosti o 90 % v porovnaní so súčasným lietadlovým parkom. Druhým všeobecným cieľom by bolo zaistiť, aby výskumná a inovačná aktivita súvisiaca s letectvom prispievala ku globálnej konkurencieschopnosti leteckého priemyslu EÚ zabezpečením toho, že čistejšie letectvo zostane bezpečné, zabezpečené a efektívne pre dopravu cestujúcich a tovaru vzduchom. Tretím cieľom by bolo ďalej zvyšovať európsku kapacitu výskumu a inovácie pre zrýchlenie a optimalizáciu výskumného a inovačného procesu. Popri vedúcom postavení priemyslu sa výskum v oblasti letectva zameria aj na vzdelávanie, posilňovanie a integrovanie vedeckej kapacity EÚ a vytváranie MSP, ktoré by sa intenzívnejšie venovali výskumu a inovácii.
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?
Odôvodnenie zapojenia EÚ vyplýva z obrovskej zložitosti tohto úsilia a súvisiacej potreby zdieľania rizika, pričom sa zväžia vysoké náklady na vývoj a preukazovanie inovatívnych technologických riešení. Žiadna samostatná letecká spoločnosť, ani všetky skombinované spoločnosti z jednej krajiny by nemohli skonštruovať nové civilné lietadlo a dosiahnuť klimatickú neutralitu pre letectvo. Všetky potreby výskumu by navyše mali byť v súlade s trhovými opatreniami a stimulmi, a budú si vyžadovať aj pevný a moderný rámec regulácie a štandardizácie, ktorý sa dá navrhnuť iba na úrovni EÚ a prostredníctvom medzinárodnej spolupráce. Aktivita EÚ zároveň umožňuje účinnú spoluprácu na európskej úrovni, vytváranie synergie s ďalšími odvetviami a s krajinami bez veľkého leteckého priemyslu.
B) Riešenia
Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Existuje uprednostňovaná možnosť? Ak nie, prečo?
Uprednostňovaná možnosť má podporiť spoločný a základný výskum prostredníctvom tradičných výziev v rámci programu Horizont Európa, popri inštitucionalizovanom verejno-súkromnom partnerstve (PPP)

<p>podľa článku 187 ZFEÚ, zameranom na urýchlenie vývoja klimaticky neutrálnych leteckých technológií pre najskoršie možné zavedenie. Inštitucionalizované PPP na rozdiel od ďalších možností iba tradičných výziev alebo zmluvných PPP ponúka potrebnú úroveň, hĺbku a dĺžku záväzku.</p>
<p>Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?</p>
<p>Počas verejnej konzultácie o štúdiu posúdenia vplyvu 80 % respondentov uvádzalo, že európske inštitucionalizované partnerstvo by malo výrazný (pozitívny) vplyv na posilňovanie vedúceho postavenia priemyslu v oblasti technológií čistého letectva a zavádzania nových technológií a bolo by v tom „veľmi dôležité“. Tradičné výzvy sa nepovažujú za vhodné na zabezpečenie zavádzania technológií. Zainteresované strany potvrdili svoj záväzok v spoločnom vyhlásení (letecká šou na letisku Le Bourget v Paríži, 2019) a vypracovali pre toto partnerstvo strategický výskumný a inovačný program. Verejná konzultácia k uvedenému programu potvrdila veľký záujem zainteresovaných strán a verejnosti. Zainteresované strany zdôraznili, že čisté letectvo by si malo zachovať svoje zameranie na klimatickú neutralitu napriek ťažkému vplyvu krízy spôsobenej pandémiou COVID-19.</p>
<p>C) Vplyvy uprednostňovanej možnosti</p>
<p>Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?</p>
<p>Vykonávanie iniciatívy pre čisté letectvo prostredníctvom inštitucionalizovaného partnerstva by najlepšie zaručilo, že súkromný a verejný sektor sa budú naďalej plne podieľať na výskume potrebnom pre vývoj a zavádzanie klimaticky neutrálnych riešení v súlade s požiadavkami zelenej dohody. Je to v súlade s vytváraním pákového efektu priemyselných finančných a nefinančných zdrojov na maximalizáciu vplyvu financovania EÚ.</p>
<p>Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?</p>
<p>Existujúci spoločný podnik Čisté nebo 2 dostáva 1,755 miliardy EUR v rámci financovania EÚ a najmenej 2,19 miliardy EUR od súkromných členov. Výskumný a inovačný program spolupráce v letectve v rámci programu Horizont 2020 má k dispozícii sumu 0,5 miliardy EUR a v rámci programu RP7 má k dispozícii 0,8 miliardy EUR. Ambiciózne ciele klimatickej neutrality do roku 2050 a nový súdržný cyklus výskumu v oblasti letectva do roku 2050, pričom netreba zabúdať na ťažké postihnutie letectva krízou spôsobenou pandémiou COVID-19, odôvodňujú zvýšenie sumy o 25 % pre každý z týchto dvoch pilierov výskumu a inovácie.</p>
<p>Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?</p>
<p>Podobne ako pri výzvach iných programov 20 % partnerov sú MSP. V rámci programu Čisté nebo 2 viac ako 40 % partnerov vybraných v doterajších desiatich výzvach na predkladanie návrhov (60 % celého programu) boli MSP, pričom išlo približne o štvrtinu finančných prostriedkov v týchto výzvach. Vedúce postavenie v oblasti klimaticky neutrálneho letectva by prospelo konkurencieschopnosti letectva EÚ.</p>
<p>Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?</p>
<p>Neočakáva sa žiadny osobitný vplyv na štátne rozpočty.</p>
<p>Očakávajú sa iné významné vplyvy?</p>
<p>Navrhované partnerstvo by prirodzene vytvorilo synergiu s navrhovaným Európskym partnerstvom pre integrovaný manažment letovej prevádzky, ale aj s ďalšími relevantnými PPP. Vodíková iniciatíva, aj batériová iniciatíva by mohli mať obrovský vplyv ako spúšťače klimaticky neutrálneho letectva, ak ich výsledky zodpovedajú potrebám odvetvia letectva.</p>
<p>Proporcionalita?</p>

Uprednostňovaná možnosť je primeraná rozsahu daného problému vzhľadom na nadnárodný charakter, zložitosť a náklady letectva a jeho výskumu a inovácie.

D) Nadväzné opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?

Na účely využívania výskumu a inovácie sa preskúmava využitie priebežného hodnotenia, dvojročného strategického výskumného a inovačného programu a možnosti nezávislého hodnotiteľa vplyvu. Úloha správnej rady iniciatívy čistého letectva bude posilnená v porovnaní s programom Horizont 2020 Čisté nebo 2 s cieľom dosiahnuť lepšie strategické usmerňovanie a následnú kontrolu projektu.