



Bruxelles, den 23.2.2021  
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**forslag til Rådets forordning om oprettelse af fællesforetagenderne under Horisont  
Europa**

**Europæisk partnerskab om ren luftfart**

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

**DA**

**DA**

<b>Resumé (maks. 2 sider)</b>
Konsekvensanalyse af det europæiske partnerskab om ren luftfart
<b>A. Behov for handling</b>
<b>Hvad er problemet, og hvorfor udgør det et problem på EU-plan?</b>
Luftfartens økologiske fodaftryk vokser, fordi luftransportens vækst overstiger de trinvis teknologiske og driftsmæssige forbedringer, der er ved at blive indført. Vejen til klimaneutral luftfart er desuden ikke indlysende, da løsninger, der udvikles i andre sektorer, ikke let kan indføres inden for luftfart. I 2019 tegnede luftfarten i EU sig for 823 mia. EUR eller 4,1 % af EU's BNP og 12,2 mio. arbejdspladser. For at bevare EU's industrielle førerposition og teknologiske suverænitet på globalt plan, samtidig med at den grønne pagt inden for luftfart nås, er der et stort behov for at fremskynde udbredelsen af EU's forskning og innovation inden for luftfartsløsninger. Det er nødvendigt at mobilisere den nuværende fragmenterede forsknings- og innovationskapacitet i den europæiske luftfartsværdikæde for at udvikle klimaneutrale teknologier inden for den grønne pagts tidshorisont.
<b>Hvilke resultater skal der opnås?</b>
I overensstemmelse med den europæiske grønne pagt har initiativet primært til formål at bidrage til klimaneutralitet inden 2050, med et mellemliggende mål inden 2030, ved at fremskynde udviklingen af klimaneutrale luftfartsteknologier. Sammen med den storstilede udbredelse og anvendelsen af nye, kulstofneutrale eller fuldt dekarboniserede bæredygtige luftfartsbrændstoffer, f.eks. el-til-flydende syntetiske brændstoffer, metan og/eller brint, kan den operationelle flåde i 2050 opnå en forbedring af kulstofeffektiviteten på over 90 % sammenlignet med den nuværende flåde. Den anden generelle målsætning er at sikre, at forsknings- og innovationsaktiviteter på luftfartsområdet bidrager til EU's luftfartsindustri's globale konkurrenceevne ved at sikre, at renere luftfart forbliver sikker og effektiv med hensyn til luftransport af passagerer og gods. Den tredje målsætning er at sætte yderligere skub i den europæiske forsknings- og innovationskapacitet med henblik på at fremskynde og optimere forsknings- og innovationsprocessen. Ud over industrielt lederskab vil luftfartsforskningen også fokusere på uddannelse, styrkelse og integration af EU's videnskabelige kapacitet og skabelse af flere forsknings- og innovationsintensive SMV'er.
<b>Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?</b>
En indsats på EU-plan er begrundet i opgavens enorme kompleksitet og de tilknyttede behov for risikodeling i betragtning af de høje omkostninger ved at udvikle og demonstrere innovative teknologiske løsninger. Hverken en enkelt luftfartsvirksomhed eller alle virksomhederne fra et enkelt land kan udvikle et nyt civilt luftfartøj og opnå klimaneutralitet for luftfarten. Alle forskningsbehov bør desuden være i overensstemmelse med markedsforanstaltninger, incitament og en robust og moderne regulerings- og standardiseringsramme, som kun kan udformes i EU-sammenhæng og gennem internationalt samarbejde. Samtidig giver en EU-foranstaltning mulighed for et effektivt samarbejde på europæisk plan, hvilket skaber synergier med andre sektorer og med lande uden en stor luftfartsindustri.
<b>B. Løsninger</b>
<b>Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?</b>
Den foretrukne løsning er at støtte forskningssamarbejdet og grundforskningen gennem traditionelle Horisont Europa-indkaldelser sideløbende med et institutionaliseret offentlig-privat partnerskab i henhold til artikel 187 i TEUF, som alene har til formål at fremskynde udviklingen af klimaneutrale

<p>luftfartsteknologier, der hurtigst muligt kan bringes i anvendelse. Et institutionaliseret offentlig-privat partnerskab tilbyder, i modsætning til de andre løsningsmodeller, der består af traditionelle indkaldelser alene eller et kontraktligt offentlig-privat partnerskab, det niveau, den dybde og den varighed af engagementet, der kræves.</p>
<p><b>Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?</b></p>
<p>Under den offentlige høring om konsekvensanalysen anførte 80 % af respondenterne, at et institutionaliseret europæisk partnerskab ville have en betydelig (positiv) virkning på og være "meget relevant" for at øge industrielt lederskab inden for rene luftfartsteknologier og udbredelsen af nye teknologier. Traditionelle indkaldelser vurderes ikke at kunne sikre udbredelse af teknologier. Interessenterne bekræftede deres tilslutning til en fælles erklæring (Le Bourget Paris Airshow 2019) og udarbejdede en strategisk forsknings- og innovationsdagsorden for partnerskabet. Den offentlige høring om den strategiske dagsorden for forskning og innovation understregede den store interesse fra interessenternes og offentlighedens side. Interessenterne understregede, at partnerskabet om ren luftfart bør fastholde sit fokus på klimaneutralitet på trods af den alvorlige covid-19-krise.</p>
<p><b>C. Den foretrukne løsnings virkninger</b></p>
<p><b>Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?</b></p>
<p>Gennemførelsen af initiativet vedrørende ren luftfart gennem et institutionaliseret partnerskab vil bedst sikre, at den private og den offentlige sektor forbliver fuldt engageret i den forskning, der er nødvendig for udvikling og anvendelse af klimaneutrale løsninger i overensstemmelse med kravene i den grønne pagt. Det er i overensstemmelse med målet om at udnytte industriens finansielle ressourcer og naturalieressourcer til at maksimere virkningen af EU-finansieringen.</p>
<p><b>Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?</b></p>
<p>Det eksisterende fællesforetagende Clean Sky 2 modtager 1,755 mia. EUR i EU-støtte og mindst 2,19 mia. EUR fra private medlemmer. Det samarbejdsbaserede program for luftfartsforsknings- og -innovation under Horisont 2020 og RP7 beløb sig til henholdsvis 0,5 mia. EUR og 0,8 mia. EUR. De ambitiøse mål om klimaneutralitet inden 2050 og den nye sammenhængende cyklus for luftfartsforskning hen imod 2050 — og ikke mindst den kendsgerning, at luftfarten er alvorligt ramt af covid-19-krisen — begrundes en forhøjelse (på ca. 25 % for hver af de to søjler af forskning og innovation).</p>
<p><b>Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?</b></p>
<p>Ligesom ved indkaldelserne under de andre programmer er ca. 20 % af partnere SMV'er. Under Clean Sky 2-programmet var godt 40 % af de partnere, der hidtil er blevet udvalgt under de 10 indkaldelser af forslag (60 % af det samlede program), SMV'er, og tegnede sig for ca. en fjerdedel af midlerne i disse indkaldelser. En førende position inden for klimaneutral vil være til gavn for den europæiske luftfarts konkurrenceevne.</p>
<p><b>Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?</b></p>
<p>Der forventes ingen særlig indvirkning på de nationale budgetter.</p>
<p><b>Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?</b></p>
<p>Det foreslåede partnerskab vil naturligvis skabe synergier med det foreslåede europæiske europæisk partnerskab om integreret lufttrafikstyring, men også med andre relevante offentlig-private partnerskaber. Både initiativet vedrørende brint og batteriinitiativet kan have en enorm indvirkning som katalysatorer for nulemissionsluftfart, hvis deres resultater opfylder luftfartssektorens behov.</p>

<b>Proportionalitet?</b>
Den foretrukne løsningsmodel står i et rimeligt forhold til problemets omfang i betragtning af den tværnationale karakter og kompleksiteten og omkostningerne ved luftfart og den.
<b>D. Opfølgning</b>
<b>Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?</b>
Gennem en foreløbig evaluering, revision af den strategiske forsknings- og innovationsdagsorden hvert andet og muligheden for en uafhængig konsekvensanalyse undersøges muligheden for udbredelse af forskning og innovation. Bestyrelsen for ren luftfart vil få styrket sin rolle i forhold til Horisont 2020 Clean Sky 2 med henblik på bedre strategisk vejledning og projektopfølgning.