



**EUROPOS SĄJUNGOS
TARYBA**

**Briuselis, 2007 m. birželio 20 d. (24.07)
(OR. en)**

**Tarpinstitucinė byla:
2007/0118 (CNS)**

**10148/07
ADD 3**

**RECH 167
COMPET 178**

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo: Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo
direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data: 2007 m. birželio 19 d.
kam: Generaliniam sekretoriui-vyriausiajam įgaliotiniui Javier SOLANA

Dalykas: Komisijos tarnybų darbo dokumentas – lydimasis dokumentas –
Pasiūlymas dėl Tarybos reglamento, įsteigiančio „Švaraus dangaus“
bendrąją įmonę – Bendros technologijų iniciatyvos (BTI) poveikio
aeronautikos ir oro transporto srityje analizė – poveikio vertinimo
santrauka

Delegacijoms pridedamas Komisijos dokumentas SEK (2007) 774.

Priedama: SEK (2007) 774



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 13.6.2007
SEK(2007) 774

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBO DOKUMENTAS

lydimasis dokumentas

Pasiūlymas

TARYBOS REGLAMENTAS

ĮSTEIGIANTIS „ŠVARAUS DANGAUS“ BENDRĄJĄ ĮMONĘ

**Bendros technologijų iniciatyvos (BTI) poveikio AERONAUTIKOS ir ORO
TRANSPORTO srityje analizė**

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

{KOM(2007) 315 galutinis}
{SEK(2007) 773}

1. BENDROJI INFORMACIJA

Šiame dokumente pateikiama bendros technologijų iniciatyvos „Clean Sky“ („Švarus dangus“) (toliau – „Švarus dangus“) poveikio analizė.

Septintojoje bendrojoje mokslinių tyrimų programoje (7BP, 2007–2013 m.)¹ buvo pradėta taikyti **bendros technologijų iniciatyvos** (BTI) sąvoka – tai atsakas į pramonės ir kitų suinteresuotųjų šalių poreikius. BTI suprantamos kaip viešojo ir privataus sektorių partnerystė (VPSP). Įgyvendindama BTI Bendrija sukurs teisinę ir organizacinę sistemą, sudarysiančią sąlygas telkti išteklius visoms konkrečios viešojo ir privataus sektoriaus srities mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros (MTTP) suinteresuotosioms šalims. BTI turėtų tęsti bendrąją Europos interesą² atitinkančią veiklą – tai padėtų siekti Lisabonos strategijoje numatyto konkurencingumo tikslo ir Barselonos Europos Vadovų Taryboje sutarto mokslinių tyrimų išlaidų lygio³.

Aeronautiką ir oro transportą Komisija nurodė kaip vieną iš sričių, kurioje galėtų būti kuriama BTI⁴. Jos pagrindinis tikslas yra daug sparčiau įgyvendinti Aeronautikos mokslinių tyrimų Europoje patariamąsias tarybas – **ACARE** – pasiūlytas aukšto lygio tikslines koncepcijas, darant išvadą, kad norint iki 2020 m. perpus sumažinti CO₂ ir 80 % NO_x išlakų, perpus sumažinti garso sukeltą išorės triukšmą, mažinti orlaivių ir susijusių gaminių eksploatavimo laikotarpio poveikį aplinkai⁵, būtina laipsniškai keisti technologijas.

PROCEDŪRINIAI KLAUSIMAI IR KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS

„Švaraus dangaus“ poveikio įvertinimas grindžiamas dviem dokumentais, o daugiau pastabų buvo pateikta dviejuose posėdžiuose, kuriuose buvo persvarstyta poveikio įvertinimo dokumentų būklė.

Pirmąjį dokumentą – „„Švaraus dangaus“ galutinio pasiūlymo vertinimo ataskaita“ – parengė nepriklausoma nacionalinių valstybių (NV) paskirtų ekspertų grupė. Jų ataskaitoje daugiausia dėmesio buvo skirta padėčiai Europos aeronautikos rinkoje, „Švaraus dangaus“ tikslams, politikos galimybėms, socialinio ir ekonominio poveikio analizei.

Reaguodami į Komisijos prašymą informuoti, ar parengtas „Raktas į sėkmę“ (rinkos sutrikimas, „papildomumas“, valdymas ir valstybių narių vaidmuo), antrąjį dokumentą „„Švarus dangus““. Bendra aeronautikos ir oro transporto technologijų iniciatyva. Santrauka“ parengė pramonės sektoriaus nariai steigėjai.

¹ 2006 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1982/2006/EB dėl septintosios bendrosios programos (7BP).

² SEC(88) 1882.

³ {KOM(2005) 488} „Daugiau mokslinių tyrimų ir inovacijų. Investavimas ekonomikos augimui ir užimtumui skatinti. Bendras požiūris“. Poveikio vertinimas.

⁴ 2006 m. gruodžio 19 d. Tarybos sprendimas 2006/971/EB dėl specialiosios programos „Bendradarbiavimas“, įgyvendinančios Europos bendrijos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir demonstracinės veiklos septintąją bendrąją programą (2007–2013 m.).

⁵ Strateginė mokslinių tyrimų darbotvarkė-2 (SMTD-2), p. 17.

Keliuose Komisijos surengtuose seminaruose nacionalinės valstybės (NV) pateikė labai daug pastabų dėl pasiūlymo ir ypač dėl valdymo aspektų. Pasiūlytai valdymo struktūrai pritaria pramonės suinteresuotosios šalys ir NV.

2. BENDRIJOS FINANSINIS KIŠIMASIS PATEISINAMAS ESANT RINKOS SUTRIKIMAMS

21-ame amžiuje aeronautikos sektoriui kyla rimti uždaviniai: **būtina mažinti pramonės poveikį klimato kaitai, pramonės išmetamųjų teršalų ir triukšmą arti oro uostų esančiose vietovėse.**

ES aeronautikos pramonė **susiduria su stipria tarptautine konkurencija**. 2006 m. gruodžio 20 d. JAV vyriausybė priėmė vykdomąjį nutarimą, nustatantį **pirmąją JAV aeronautikos mokslinių tyrimų ir plėtros politiką**, kurios tikslas – sustiprinti JAV technologinį pirmavimą aeronautikoje.

Viešais finansinis kišimasis pateisinamas poreikiu šalinti įvairius rinkos ydos šaltinius, kliudančius aeronautikos moksliniams tyrimams, skirtiems ateities orlaivių degalų, sunaudojimo išmetamųjų teršalų ir triukšmo mažinimo galimybėms tirti.

Aeronautikos mokslinių tyrimų atžvilgiu rinkos sutrikimų⁶, trukdančių optimaliai plėtoti technologijų sritį, **gali būti įvairių:**

- 1) **Pavojus yra didesnis, ir laukti, kol projekto tikslų įgyvendinimas duos teigiamą investicijų grąžą, tenka ilgiau, nei priimtina pramonės dalyviams ar finansų bendruomenei.**
- 2) Siekiant įgyvendinti antrąją ACARE strateginę mokslinių tyrimų darbotvarkę (SMTD-2), skirtą ekologiškesniam oro transportui, reikia laipsniškų pokyčių, kurių veiksmingai siekti galima tik **koordinuotai** taikant naują integruotą **daugelį mokslų sričių apimančių metodą**.
- 3) Egzistuoja svarbūs **išorės veiksniai**, susiję su investicijomis į aeronautikos MTTP ir aviacijos poveikiu klimato kaitai.

Teigiamas išorės veiksnys aeronautikoje yra investicijos į MTTP šioje srityje. Naujovių siekianti įmonė negali turėti visapusės naudos iš savo investicijų į MTTP dėl nesąmoningos žinių sklaidos įvairiais kanalais, nes socialinė investicijų į MTTP grąža yra didesnė nei privati grąžos norma. **Socialinės ir privačios investicijų į MTTP grąžos skirtumas aeronautikoje yra ypač didelis.**

Neigiamas išorės veiksnys susijęs su civiline aviacija: veiklos vykdytojai arba gamintojai neapmoka visuomenei visų aplinkos apsaugai daromų išlaidų. Taip yra todėl, kad investicijos į naujas aplinką tausojančias technologijas nėra optimalios ir jų naudojimas taip pat nėra optimalus.

⁶ Rinkos sutrikimo apibrėžtis randama SEK(2005) 800, p. 11.

3. „ŠVARAUS DANGAUS“ TIKSLAI

Svarbiausias tikslas – **spartinti švarių ES oro transporto technologijų plėtrą ir kuo greitesnį jų diegimą**⁷ – tai padės siekti Europos strateginių aplinkos apsaugos⁸ ir socialinių prioritetų bei kartu tvaraus ekonomikos augimo.

Konkrečiai tai reiškia įgyvendinti didelio masto **programą**, kuria skatinama ikikonkurencinė ES **aeronautikos MTTP**, kad būtų pasiekta esminė technologinė pažanga, reikalinga **CO₂ ir NO_x išlakoms, triukšmui** bei gaminio eksploatavimo laikotarpio poveikiui aplinkai **iki 2020 m. gerokai sumažinti**. Tokia politika, skatindama naudotis masto ir įvairovės ekonomijos MTTP, turėtų **kiek įmanoma padidinti** ES aeronautikos mokslinių tyrimų **veiksmingumą** ir **galimybes pramonėje greitai panaudoti** galimus laipsniškus švarių oro transporto technologijų pokyčius.

3.1.1. *Derėjimas su kitomis ES politikos kryptimis*

MTTP skatinimas aeronautikos srityje papildo priemones, tokias kaip pasiūlymą įtraukti aviaciją į ES **išmetamųjų teršalų prekybos schemą** (ITPS). Pasiūlymas grindžiamas ITPS poveikio įvertinimu⁹.

4. ALTERNATYVIOS POLITIKOS PASIRINKTYS

Išnagrinėtos šios pasirinktys:

- ES veiksmų nesiimama
- EUREKA tipo kišimasis
- BP – tik ES veikla (tradicinių bendrai atliekamų mokslinių tyrimų priemonių naudojimas)
- „Švaraus dangaus“ BTI

4.1.1. *ES veiksmų nesiimama (t. y. nesikišama nacionaliniu ar ES lygiu)*

Ši galimybė buvo atmesta, nes norint pasiekti esminių orlaivio ekologiškumui didinti reikalingų naujovių pasikliauti tik rinkos mechanizmais negalima.

4.1.2. *EUREKA tipo metodas*

Manoma, kad ši galimybė netinkama: taikant šį metodą nepavyks turėti tokio biudžeto, kokio reikia norint pašalinti didelius pavojus, dėl kurių privatūs investuotojai vengia investuoti į ekologiškų orlaivio technologijų kūrimą. Be to, EUREKA – tai tarpvyriausybinė programa, todėl ji nėra tinkama ekologiškų oro transporto technologijų kūrimui ir diegimui spartinti.

⁷ Žr. KOM(2007) 2, p. 2.

⁸ Europos Parlamentas ir 2005 m. pavasario Europos Vadovų Taryba dar kartą patvirtino ES tikslą iš viso sumažinti pasaulio temperatūros kilimą iki 2 °C (2 °C tikslas).

⁹ http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/sec_2006_1684_en.pdf, taip pat žr. KOM(2005) 35 5 skirsnį

4.1.3. BP – tik ES veikla

Tradicinės bendrai atliekamų mokslinių tyrimų priemonės, veiksmingiausios skatinant **sistemos (posistemės) lygmens** pagrindinius mokslinius tyrimus ir patvirtinimą, buvo priskirtos prie **neoptimalių priemonių spartinant švarių oro transporto technologijų kūrimą ES, kad jas būtų galima kuo greičiau taikyti**, nes būtinas technologijų veiksmingumas turi būti įrodytas sistemų visumos lygiu. Net jeigu didelis biudžetas būtų paskirstytas įvairiems vienodos trukmės bendrai atliekamų mokslinių tyrimų projektams, užduotis sukurti technologijas, kurios iki 2020 m. pastebimai sumažintų CO₂ išlakas, triukšmą ir NOx išlakas, nebūtų įgyvendinta.

4.1.4. „Švaraus dangaus“ bendra technologijų iniciatyva (BTI)

„Švarus dangus“ – BTI, kuria siekiama spartinti pagrindinius technologinius pokyčius ir jų įdiegimą, kad būtų tvariai mažinamas naujos kartos orlaivio, sukasparnio, ir susijusios įrangos poveikis aplinkai. Ji apima **6 integruotųjų technologijų parodomuosius pavyzdžius (ITPP)**. Yra trys transporto priemonių ITPP (fiksuočiųjų sparnų orlaivis, regioninis orlaivis, sukasparnis) ir du pagalbiniai ITPP (varikliai ir sistemos), kurie papildys transporto priemonių ITPP. Ekologiško dizaino ITPP bus naudingas kitiems ITPP mažinant medžiagos eksploatavimo laikotarpio poveikį aplinkai. Naudojantis ITPP bus sukurti natūralaus dydžio parodomieji pavyzdžiai, pagal kuriuos ateityje tikimasi gaminti techninės įrangos dalis.

„Švaraus dangaus“ įmonės struktūra yra **bendroji įmonė (BI)**, kuri bus juridinis subjektas, įsteigtas kaip Bendrijos įstaiga pagal EB sutarties 171 straipsnį.

Tikimasi, kad iki 2020 m. „Švarus dangus“ sumažins orlaivių CO₂ išlakas 20–40 %, NOx 60 %, o triukšmą – 10–20 db. Bendras septynerių metų biudžetas yra 1,6 mlrd. EUR. Programa paskatins papildomas 800 mln. EUR pramonės investicijas į MTTP – ši suma sudaro 50 % „Švaraus dangaus“ biudžeto.

5. „ŠVARAUS DANGAUS“ POVEIKIO ANALIZĖ

„Švarus dangus“ darys didelį poveikį daugeliui sričių. Jis mažins aviacijos poveikį aplinkai pasaulio lygmeniu. **Veiksmingumo didinimas spartina rinkos plėtrą**. Darbo vietų kūrimas bus naudingas ES ekonomikai. Didės keleivių pasitenkinimas, kils judumo lygis. **Laipsniški technologijų pokyčiai** ir aplinkos apsaugos veiksmingumas gali padėti spręsti aplinkos apsaugos problemas tuo pat metu išlaikant ir didinant Europos pramonės konkurencingumą.

Daugiausia **naudos aplinkai** teikiama deginant mažiau degalų – taip derinama nauda aplinkai ir veiksmingumas. Pramonės išsipareigojimas investuoti išteklių atžvilgiu yra labai didelis, todėl tai užtikrins mokslinių tyrimų rezultatų naudojimą. Planuojama, kad „Švaraus dangaus“ paskatintos technologinės pažangos rezultatai bus pritaikyti naujos kartos plataus ir siauro korpuso orlaiviuose, regioniniuose orlaiviuose ir sukasparniuose.

Nors „Švarus dangus“ – tai ekologiškumą skatinanti programa, **dideles investuotų viešųjų lėšų sumas gali pateisinti tik ekonominė nauda**. Orlaivių parko eksploatavimo laikotarpis yra apie 20–25 metų. Iki 2010 m. vienas trečdalis orlaivių taps neeksploatuoti, todėl juos nedelsiant reikės keisti. Siauro korpuso orlaiviai sudaro 60 % visų orlaivių. Labai svarbu, kad naujas siauro korpuso orlaivis, kurio sukūrimą nulėmė technologinės plėtros pažanga, sudaranti sąlygas laipsniškiems aplinkos apsaugos pokyčiams, būtų sukurtas iki to laiko, kai prasidės orlaivių parkų atnaujinimo procesas.

Naudodami našesnius orlaivius oro vežėjai lengviau **sumažins eksploatavimo išlaidas ir taip skatins** prekybą bei turizmą.

Sustiprės Europos naujovių ir mokslinių tyrimų potencialas, nes „Švarus dangus“ projektas sutelks visus susijusius pramonės dalyvius ir jo poveikis apims kitas iniciatyvas bei pramonės šakas.

Pridėtinė vertė ir ekonominis papildomumas Europoje buvo apskaičiuoti remiantis aukšto lygio rinkos prognozėmis ir konkrečių bendrovių pateiktais duomenimis, kuriuos dar kartą patikrino *Oxford Economic Forecasting* (OEF). Iš bendrų skaičių matoma **20 metų** (2010–2030 m.) MTTP ir kitas 5 metais vėlesnis (2015–2035 m.) 20 metų poveikio rinkai laikotarpis.

Bendra 2010–2035 m. „Švarus dangus“ sukurta ES pridėtinė vertė – tai tiesioginė ir netiesioginė pramonės pridėtinės vertės suma (350 mlrd. EUR) ir sklaidos poveikio sukurtos lėšos (450 mlrd. EUR), iš viso sudarančios **800 mlrd. EUR**.

5.1.1. „Švarus dangus“ socialinis poveikis

Bet koks teigiamas poveikis aplinkai daro teigiamą poveikį **visuomenės sveikatai**. Didinant oro vežėjų veiklos našumą bus daromas milžiniškas socialinis poveikis, nes **didės judumas**.

Teigiamas poveikis **užimtumui** taip pat kels pragyvenimo lygį. Investicijų į mokslinius tyrimus socialinė grąža didelė dėl sklaidos poveikio kitose pramonės šakose; tokios investicijos taip pat gerina Europos piliečių gyvenimo kokybę.

Mažesnės išmetamųjų teršalų socialinės sąnaudos teikia socialinės naudos. Kalbant apie CO₂, bendrą šių išlakų kiekį „Švarus dangus“ gali sumažinti 30 %. Apskaičiuota, kad „Švarus dangus“ anglies dvideginio gali sumažinti 2–3 mlrd. tonų. Sutaupoma keli šimtai milijardų eurų socialinių sąnaudų¹⁰.

¹⁰ „Anglies dvideginio socialinių sąnaudų peržiūra – Peržiūros duomenų naudojimo vertinant politiką metodikos (angl. „Social Costs of Carbon Review – Methodological Approaches for Using SCC Estimates in Policy Assessment“). Europos aviakompanijų asociacijos (AEA) technologijų apžvalgos ataskaita Aplinkos, maisto ir kaimo reikalų departamentui (DEFRA) (JK vyriausybė), 2005 m. gruodžio mėn.

5.1.2. „Švaraus dangaus“ papildomasis pobūdis

Tikimasi, kad „Švaraus dangaus“ darys didelį poveikį „papildomumui“ Bendrijos lygmeniu. Europos aeronautikos pramonė į MTTP investuos papildomus 800 mln. EUR, kad būtų mažinamas aviacijos poveikis aplinkai. Parodomųjų pavyzdžių (t. y., aukšto technologinio lygio) kūrimą skatinanti didelio masto ilgalaikė ES programa darys poveikį veikos vykdytojų privačių investicijų į MTTP, skirtų gaminio kūrimo programoms, augimui. Numatoma, kad ES 2010–2030 m. įgyvendinsimų MTTP darbų, skirtų naujiems gaminiams kurti pritaikant „Švaraus dangaus“ technologijas vertė, kuriuos finansuos pramonė, , turėtų sudaryti apie 100 mlrd. EUR.

Be to, įgyvendinant „Švaraus dangaus“ iniciatyvą bus **skatinamos ir gretinamos** aeronautikos mokslinių tyrimų, skirtų aplinkos apsaugos problemoms spręsti, **nacionalinės vyriausybės** programos. Dėl cikliško sektoriaus pobūdžio „Švaraus dangaus“ poveikio įvertinimo pagrindas kasmet iš esmės skirtingas, o technologijų naujoves skatinančiai MTTP programai būdingas didesnis pastovumas.

Galiausiai „papildomumą“ galima įvertinti apskaičiuojant tiesioginį įnašą į visą ES „**pridėtinę vertę**“, kuri buvo sukurta plėtojant ir naudojant „Švaraus dangaus“ remiamas technologijas. Apskaičiuota, kad tiesioginis „Švaraus dangaus“ įnašas sudarys apie 160 mlrd. EUR, palyginti su 800 mln. EUR viešųjų lėšų, kurios bus investuotos į programą.

5.1.3. Su „Švariu dangumi“ susiję pavojai

Buvo aptarti įvairūs galimi pavojai:

- Kai kurie ITPP neįgyvendins visų jiems nustatytų užduočių: nors tokio pavojaus negalima atmesti, nustatytos užduotys taip pat gali lemti ir daugiau pasiekimų, nes įvairių ITPP tarpusavio susiejimas didina bendrą „Švaraus dangaus“ patikimumą.
- Neįgyvendintos užduotys: ITPP tarpusavio susiejimas yra sėkmės garantija.
- BTI konsorciumo bankrotas (pvz., pasitraukus pagrindiniams partneriams): atsižvelgiant į jau dabar didelius visų ITPP lyderių įsipareigojimus, šis pavojus mažai tikėtinas. Visos susijusios bendrovės stengsis greitai ir veiksmingai išnaudoti savo investicijas. Vis dėlto apsisaugoma dviem nariams bendrai valdant kiekvieną integruotųjų technologijų parodomųjų pavyzdžių padalinį (ITPPP).

Apskritai manoma, kad valdymas, išorės ir vidaus kontrolės mechanizmai užtikrins, jog atkuriamieji veiksmai bus greitai įgyvendinti, jei ir kada tik reikės.

6. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Vidaus vertinimas atliekamas pasinaudojant „Švaraus dangaus“ valdymo struktūra. ITPPP valdymo komitetas vadovauja ITPPP dalyvių darbui, jį stebi ir vertina. Vertinant ITPPP darbą šis komitetas teikia ataskaitą direktoratui. Strateginį vertinimą atlieka vykdomoji taryba, kurią sudaro Europos Komisija ir pagrindiniai „Švaraus dangaus“ pramonės dalyviai.

Transporto programų komitetas ir nacionalinių valstybių atstovų grupė bus dvi pagrindinės **išorės peržiūros įstaigos**. Pagrindinė grupės užduotis bus stebėti projekto pažangą siekiant pradinių užduočių. ACARE ypač daug dėmesio skirs pažangai atsižvelgiant į strateginę mokslinių tyrimų darbotvarkę, kurią atitinka „Švaraus dangaus“ tikslai.

Be to, numatoma, kad **patariamoji taryba** padės BĮ spręsti visus mokslinius, techninius, valdymo ir administracinius klausimus. Šią tarybą sudarys nepriklausomi ekspertai, įskaitant priežiūros institucijas.

7. PAŽANGOS NUSTATYMAS

Techninės pažangos įvertinimas apima įvertinimą, kiek projektas atitinka jame nustatytus tikslus. „Švaraus dangaus“ natūralaus dydžio parodomieji pavyzdžiai – pavyzdžiai pagal kuriuos ateityje tikimasi gaminti techninės įrangos dalis.

Svarbiausia priemonė pažangai nustatyti yra technologijų vertinimo padalinys (asmenu grupė), kuris užtikrina ITPPP techninio bendradarbiavimo darną. Jis vertins visų šešių ITPPP darbą pagal techninio projekto planą ir ACARE tikslą, užtikrins ITPPP veiksmų nuoseklumą ir leis išsamiai įvertinti naudą aplinkai.

Išsamius papildomus techninius tikslus vertins ITPPP valdymo komitetai ir BTI direktoratas, kuriame yra kiekvieno iš šešių ITPPP atsakingasis pareigūnas. Aukštesnio lygio pažangos analizės rezultatus vertins vykdomoji taryba, rezultatus per Europos Komisiją taip pat gaus išorės vertinimo įstaigos.

Valdymo stebėseną vykdo „Švaraus dangaus“ valdančiosios įstaigos: ITPPP valdymo komitetai, direktoratas ir vykdomoji taryba. Šios įstaigos taip pat atsakingos už projekto administravimo ir valdymo stebėseną analizuojant žemesnio lygmens valdytojų ataskaitas ir nustatant pažangą pagal išsamų projekto planą.

Direktorius bus teisinis projekto atstovas. Kartu su savo darbuotojais jis (ji) rinks visą svarbią informaciją iš ITPPP ir rengs daugumą ataskaitų. Jis (ji) tiesiogiai atsakingas vykdomajai tarybai.

Nacionalinių valstybių atstovų grupė ir patariamoji taryba gali nuolat stebėti **finansinių** ir administracinių „Švaraus dangaus“ užduočių įgyvendinimą. Komisijos skiriamos lėšos naudojamos atsižvelgiant į visuomenės interesą – tokią sistemą sustiprina Komisijos *veto* teisė sprendžiant strateginės svarbos klausimus.

Bus užtikrintas tinkamas atstovavimas. Kvietimų teikti pasiūlymus procesas aiškus ir iš jo matoma, kad reali atranka bus skaidri ir tinkama visoms suinteresuotosioms šalims. Juo užtikrinama, kad bendrovėms, dar nepriklausančioms tiekimo grandinei, bus suteiktos vienodos galimybės, jei jos turi projektui naudingų gebėjimų.

Įnašai natūra bus vertinami taikant šiuos principus:

- Bendrą metodą, grindžiamą 7BP *modus operandi*, vertinamą persvarstant.
- Finansinių reglamentų įgyvendinimo taisykles kaip gaires.
- Papildomus aspektus, kuriems taikomi tarptautiniai apskaitos standartai.
- Įnašų vertinimą pagal įprastą pramonės partnerių steigėjų tvarką.
- Nepriklausomo auditoriaus atliekamą tikrinimą.