

Empresa Común Clean Sky 2

Regulado por el Reglamento (UE) nº 558/2014 del Consejo de 6 de mayo de 2014 por el que se establece la Empresa Común Clean Sky 2

DO L 169 de 07/06/2014, p. 77/107

Para la ejecución de la iniciativa tecnológica conjunta en el ámbito de la aeronáutica, se establece una empresa común a tenor de lo dispuesto en el artículo 187 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («Empresa Común Clean Sky 2») para el período de tiempo que va hasta el 31 de diciembre de 2024. A fin de tener en cuenta la duración de Horizonte 2020, las convocatorias de propuestas de la Empresa Común Clean Sky 2 se efectuarán hasta el 31 de diciembre de 2020 a más tardar. En casos debidamente justificados, las convocatorias de propuestas podrán efectuarse hasta el 31 de diciembre de 2021.

La Empresa Común Clean Sky 2 será un organismo al que se confiará la ejecución de una asociación público-privada

La Empresa Común Clean Sky 2 tendrá personalidad jurídica. En cada Estado miembro gozará de la capacidad jurídica más amplia que el Derecho de ese Estado miembro reconozca a las personas jurídicas. Podrá adquirir o enajenar bienes muebles e inmuebles y personarse en procedimientos judiciales.

La sede de la Empresa Común Clean Sky 2 estará sita en Bruselas (Bélgica).

Objetivos

La Empresa Común Clean Sky 2 tendrá los objetivos siguientes:

- a) contribuir a la finalización de las actividades de investigación iniciadas con arreglo al Reglamento (CE) nº 71/2008

y a la aplicación del Reglamento (UE) nº 1291/2013, y en particular el reto consistente en lograr un transporte inteligente, ecológico e integrado en el marco de la parte III, «Retos sociales», de la Decisión 2013/743/UE;

b) b) contribuir a la mejora del impacto medioambiental de las tecnologías aeronáuticas, incluidas las relacionadas con las aeronaves ligeras, así como a desarrollar en Europa una industria y una cadena de suministro aeronáuticas sólidas y competitivas.

Este objetivo puede realizarse mediante la aceleración del desarrollo de tecnologías de transporte aéreo más limpias con vistas a la implantación más rápida posible de las mismas, y en especial de la integración, demostración y validación de tecnologías capaces de:

i) mejorar la eficiencia de combustible de las aeronaves, reduciendo así entre un 20 y un 30 % las emisiones de CO₂ con respecto a las aeronaves de última generación que entren en servicio a partir de 2014,

ii) reducir las emisiones de NO_x y las emisiones sonoras entre un 20 y un 30 % con respecto a las aeronaves de última generación que entren en servicio a partir de 2014

Más información: WEB