



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 23 февруари 2021 г.  
(OR. en)

---

---

Междуинституционално досие:  
2021/0048(NLE)

---

---

6446/21  
ADD 27

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

#### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 23 февруари 2021 г.

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз

---

№ док. Ком.: SWD(2021) 38 final - Part 6/9

---

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО, придружаващ Предложение за Регламент на Съвета за създаване на съвместните предприятия в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ Европейско партньорство за интегрирано управление на въздушното движение

---

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

---

Приложение: SWD(2021) 38 final - Part 6/9



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 23.2.2021 г.  
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**  
**РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,**

*придружаващ*

**Предложение за Регламент на Съвета за създаване на съвместните предприятия в рамките на програмата „Хоризонт Европа“**

**Европейско партньорство за интегрирано управление на въздушното движение**

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

## Оценка на въздействието от европейско партньорство за интегрирано управление на въздушното движение

### А. Необходимост от действия

#### В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?

Независимо от значителния напредък, постигнат през последното десетилетие по отношение на модернизирването на инфраструктурата за управление на въздушното движение (УВД), до 10 % от емисиите на CO<sub>2</sub>, генерирани от полетите, са причинени от разпокъсаната инфраструктура за УВД, при която цифровизацията и автоматизацията не се използват пълноценно; тези емисии може да бъдат избегнати. В допълнение кризата във връзка с COVID-19 оказва значително въздействие върху въздушния транспорт и разкри слабостите на настоящите системи за УВД. Никога досега не е оказван такъв натиск инфраструктурата за УВД да стане по-ефективна от гледна точка на разходите, устойчива и приспособима към колебанията в движението и да бъде адаптирана към нови видове летателни апарати.

Също така иновационният цикъл по отношение на УВД следва да бъде съкратен, което да позволи на промишлените участници от сектора да запазят своята конкурентоспособност и да поддържат широк набор от приложения в транспорта (например пътнически и товарен транспорт, безпилотни летателни апарати и въздушна градска мобилност), отбраната и сигурността (гражданско-военно сътрудничество в управлението на въздушното пространство).

За да се потърсят отговори на тези многобройни проблеми в една бързо променяща се и сложна обстановка, са необходими значителни колективни усилия, за да се насърчат сътрудничеството и инвестициите в иновациите, което не може да бъде постигнато от никоя отделна заинтересована страна или държава членка, която действа сама. Въздухоплаването има международен характер и изисква общи координирани действия.

#### Какво следва да бъде постигнато?

Целта е тристранна:

- 1) адаптиране на европейското УВД към цифровата ера, за да бъде по-устойчиво и приспособимо към колебанията в движението;
- 2) засилване на конкурентоспособността на управлението от пилоти и безпилотния въздушен транспорт в ЕС, за да се подкрепят икономическият растеж и възстановяването след пандемията от COVID-19;
- 3) създаване на „единно европейско небе“ като най-ефективното и екологосъобразно въздушно пространство в света.

#### Каква е добавената стойност от действията на равнището на ЕС?

Необходима е намеса на ЕС (финансиране и координация), за да се гарантира, че усилията за постигане на горепосочените цели са повишени и по-добре фокусирани<sup>1</sup>. На практика това означава да бъдат обединени всички заинтересовани страни в сектора — от производителите до доставчиците на аеронавигационно обслужване, авиокомпаниите, летищата, научноизследователските институции и въоръжените сили, с цел да бъдат разработени трансформиращи и оперативно съвместими технологии, с които може да бъде отговорено на горепосочените предизвикателства. Ако не се обърне внимание на тези проблеми чрез стабилна и координирана намеса на ЕС, има вероятност да се появят национални програми на *ad hoc* основа, особено в света след COVID, като те ще разрешат местни проблеми, но ще увеличат

<sup>1</sup> В съответствие със скорошните препоръки на Сметната палата, Специален доклад № 18/2018, Специален доклад № 11/2019.

разпокъсаността на европейската мрежа за УВД.

## **Б. Решения**

### **Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако не, защо?**

Вариантите на политиката (ВП) се различават по степента на гъвкавост и допълняемост/насоченост:

**ВП 0:** покани за представяне на предложения по „Хоризонт Европа“ — стратегическа програма за научни изследвания и иновации, изготвена и одобрена от Комисията, с информация, предоставена от сектора;

**ВП 1:** съвместно програмирано европейско партньорство — програмата за научни изследвания и иновации се договаря и координира с партньорството и се използва от Комисията за изпълнение в рамките на работната програма;

**ВП 2:** институционализирано европейско партньорство съгласно член 187 отДФЕС — членовете на партньорството ще имат висока степен на влияние при изготвянето на стратегическата програма за научни изследвания и иновации, годишните работни програми и темите на поканите за представяне на предложения чрез прозрачен и достъпен процес, приет от управителния съвет на партньорството, в който са представени както ЕС, така и партньорите.

**ВП 1** е свързан с донякъде по-ниски разходи и по-голяма гъвкавост в сравнение с **ВП 2** благодарение на органичната, променяща се структура на членството и възможностите за адаптиране на програмата за научни изследвания и иновации.

**ВП 2** е предпочитаният вариант, тъй като с него се създава най-ефективната платформа, която може да ускори осигуряването на най-големи ползи (вж. по-долу). В сравнение с **ВП 1** при този вариант има по-голяма насоченост и по-сериозен ангажимент от страна на заинтересованите страни, включително междуправителствени организации, като например Евроконтрол, Агенцията за авиационна безопасност на ЕС (ЕААБ) и Европейската космическа агенция (ЕКА).

**ВП 2** е най-скъпият вариант, макар и с незначителна разлика, но при него над 60 % от разходите се покриват от частните партньори и има най-голяма вероятност да се постигне очакваното въздействие, поради което той осигурява най-голяма стойност за бюджета на Съюза.

### **Какви са позициите на различните заинтересовани страни Кой подкрепя отделните варианти?**

Като цяло е налице висока степен на съгласие между заинтересованите страни по отношение на проблемите, целите и предпочитания вариант за бъдещето. Над 70 % от отговорите в обществената консултация подкрепят повторното създаване на институционално партньорство съгласно член 187 отДФЕС, като се посочва, че секторът се нуждае от значителна намеса на ЕС с цел направляване на единна европейска програма за научни изследвания и иновации, в която непрекъснато участват заинтересованите страни по цялата верига за създаване на стойност, за да се осигурят оперативно съвместими решения, които, след като бъдат внедрени, подобряват ефективността и безопасността на системите за УВД в ЕС.

Други основни становища:

- партньорството следва да осигури по-добри връзки между научните изследвания и индустриализацията.
- то следва да подкрепя навлизането и внедряването на пазара;
- административните процедури следва да бъдат опростени;

- Следва да има по-тясно сътрудничество с ЕААБ и националните органи, по-добри полезни взаимодействия с партньорствата и националните инициативи за научни изследвания и иновации и по-добри връзки с академичните среди.

#### **В. Въздействие на предпочитания вариант**

**Какви са ползите от предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?**

**Научно въздействие:** увеличаване на научния капацитет и знания на ЕС в областта на УВД; разширяване на компетенциите на новото поколение специалисти в областта на въздухоплаването ;

**Икономическо/технологично въздействие:** увеличена приспособимост и безопасност на системите за УВД; нови възможности за растеж на пазара на безпилотни летателни апарати; укрепване на водещата глобална роля на европейския авиокосмически и авиационен сектор;

**Социално въздействие:** намаляване на шума от въздухоплаването и емисиите на газ с процент, равен на емисиите на CO<sub>2</sub> на голяма метрополна област в ЕС (например Мадрид); по-голяма удовлетвореност на пътниците (намалено време за пътуване, по-малко забавяния, по-ниски разходи и по-добра свързаност).

**Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?**

Основните допълнителни разходи в сравнение с **ВП 0** са разходите за подготовката и поддържането на бекофиса на партньорството. Когато обаче се вземат предвид ливъриджът (процентът на съфинансиране) и общият бюджет, наличен за всеки вариант на политиката, и като се приеме сходен принос от Съюза, разходите за предпочитания вариант на политиката надхвърлят тези на най-ефективния вариант само с 1—2 процентни пункта. В допълнение опитът показва, че други партньори, включително институционалните партньори, са склонни да покрият над 60 % от административните разходи на съвместното предприятие.

**Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?**

МСП вероятно ще играят значителна роля в партньорството, тъй като са добре представени в сферата на цифровите технологии и данни и дейностите, свързани с безпилотни летателни апарати. Предвид отворената структура на партньорството и отворените покани за представяне на предложения, за МСП ще бъде по-лесно да участват в сравнение с миналото.

**Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?**

Благодарение на съгласуването на стратегиите не се очаква отражение върху националните бюджети и администрации. Активното участие на държавите членки в партньорството ще засили техния ангажимент по отношение на възникващите на основата му технологии и ще увеличи тяхното навлизане и синхронизирано внедряване в целия ЕС.

**Ще има ли друго значително въздействие?**

Предложеното партньорство ще бъде от критично значение за осигуряването на целесъобразни научни и технологични доказателства в областта на въздухоплаването, които да помогнат на създателите на политики и регулаторите да приемат най-добрите регулаторни мерки за справяне с предизвикателствата, свързани с изменението на климата и цифровизацията.

**Пропорционалност?**

При ВП 1 партньорите разполагат с гъвкавостта да се присъединяват към партньорството или да го напускат. Също така програмата за научни изследвания и иновации може лесно да бъде адаптирана с оглед развитието на технологиите и на други изисквания.

ВП 2 изисква по-стабилен (финансов) ангажимент, което се оправдава от по-голямата ефективност и способност за ускоряване на така необходимата цифрова трансформация на УВД.

**Г. Последващи действия**

**Кога ще се извърши преглед на политиката?**

Комисията ще извърши преглед на начина на изпълнение 3 години след създаването на партньорството.