



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 24 февруари 2021 г.  
(OR. en)

---

---

Междуинституционално досие:  
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

#### 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 7/9

---

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 чисто въздухоплаване

---

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

---

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

Брюксел, 23.2.2021 г.  
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

**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 чисто въздухоплаване**

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

<b>Обобщение (максимум 2 страници)</b>
<b>Оценка на въздействието от европейско партньорство за чисто въздухоплаване</b>
<b>А. Необходимост от действия</b>
<b>В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?</b>
<p>Екологичният отпечатък от въздухоплаването нараства, тъй като растежът на въздушния транспорт изпреварва постепенните технологични и оперативни подобрения, които се въвеждат. В допълнение пътят към неутралното по отношение на климата въздухоплаване не е ясен, тъй като разработените в други сектори решения не могат лесно да бъдат въведени във въздухоплаването. През 2019 г. в ЕС въздухоплаването е представлявало 823 милиарда евро, или 4,1 % от БВП на ЕС и е осигурило 12,2 милиона работни места. За да се поддържат водещата позиция на ЕС в промишлеността и технологичният му суверенитет в световен мащаб, като в същото време се постигнат целите на Зеления пакт в областта на въздухоплаването, е много необходимо да се ускори внедряването на решенията на ЕС за научни изследвания и иновации в сферата на въздухоплаването. За разработването на неутрални по отношение на климата технологии в рамките на сроковете на Зеления пакт се изисква мобилизирането на разпокъсания понастоящем капацитет за научни изследвания и иновации на цялата верига за създаване на стойност на европейското въздухоплаване.</p>
<b>Какво следва да бъде постигнато?</b>
<p>Основната цел е в отговор на Европейския зелен пакт да се допринесе за постигането на неутралност по отношение на климата до 2050 г. с междинна стъпка около 2030 г., като се ускори разработването на неутрални по отношение на климата авиационни технологии. Заедно с широкомащабното внедряване и използване на нови, устойчиви авиационни горива с нулеви емисии или напълно декарбонизирани авиационни горива, като например течни синтетични горива на базата на водород и въглерод (power-to-liquid), метан и/или водород, работният парк през 2050 г. може да постигне подобрене във въглеродната ефективност от 90+ % спрямо днешния работен парк. Втората обща цел е да се гарантира, че свързаните с въздухоплаването дейности за научни изследвания и иновации допринасят за конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването на ЕС в световен мащаб, като се осигурят условия по-чистото въздухоплаване да остане безопасно, сигурно и ефективно за превоза на пътници и товари по въздух. Третата цел е да се увеличи допълнително европейският научноизследователски и иновационен капацитет, за да се ускори и оптимизира процесът на научни изследвания и иновации. Научните изследвания и иновациите ще бъдат съсредоточени не само върху водещата позиция в промишлеността, но и върху образованието, засилването и интегрирането на научния капацитет на ЕС и създаването на МСП, които са по-силно ориентирани към научни изследвания и иновации.</p>
<b>Каква е добавената стойност от действията на равнището на ЕС (субсидиарност)?</b>
<p>Причините за интервенция на ЕС произтичат от изключителната сложност на начинанието и свързаната с това нужда от поделение на риска, като се вземат предвид високите разходи за разработването и демонстрирането на иновативни технологични решения. Нито някое отделно дружество в областта на аеронавтиката, нито всички дружества от една отделна държава, взети заедно, не биха могли да разработят ново въздухоплавателно средство за гражданско въздухоплаване и да постигнат неутралност по отношение на климата във въздухоплаването. Освен това всички нужди от научни изследвания следва да бъдат съгласувани с пазарните мерки и стимули и също така изискват стабилна и модерна регулаторна и стандартизационна рамка, която може да бъде разработена само на равнището на ЕС и чрез международно сътрудничество. В същото време действията на равнището на ЕС позволяват ефективно сътрудничество с европейски</p>

<p>машаб, което създава полезни взаимодействия с други сектори и с държави без голям въздухоплавателен сектор.</p>
<p><b>Б. Решения</b></p>
<p><b>Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако не, защо?</b></p>
<p>Предпочитаният вариант е да се подкрепят съвместните и фундаменталните изследвания чрез традиционни покани за представяне на предложения в рамките на „Хоризонт Европа“, наред с институционализирано публично-частно партньорство (ПЧП) съгласно член 187 от ДФЕС, насочено към ускоряване на разработването на неутрални по отношение на климата авиационни технологии с цел възможно най-бързо внедряване. За разлика от другите варианти само за традиционни покани за представяне на предложения или договорно ПЧП, институционализираното ПЧП осигурява необходимото равнище, задълбоченост и продължителност на ангажимента.</p>
<p><b>Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?</b></p>
<p>В обществената консултация относно проучването за оценка на въздействието 80 % от респондентите са посочили, че едно европейско институционализирано партньорство ще окаже съществено (положително) въздействие за засилване на водещата позиция в промишлеността и ще бъде „много целесъобразно“ по отношение на чистите авиационни технологии и навлизането на нови технологии. Традиционните покани за представяне на предложения не се считат за подходящи за осигуряване на навлизането на технологиите. Заинтересованите страни потвърдиха своя ангажимент в съвместна декларация („2019 Le Bourget Paris Airshow“) и разработиха стратегическа програма за научни изследвания и иновации (СПНИИ) за партньорството. При обществената консултация, проведена по отношение на СПНИИ, пролича големият интерес на заинтересованите страни и обществеността. Заинтересованите страни изтъкват, че акцентът на чистото въздухоплаване следва да остане върху неутралността по отношение на климата, независимо от тежките последици от кризата във връзка с COVID-19.</p>
<p><b>В. Въздействие на предпочитания вариант</b></p>
<p><b>Какви са ползите от предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?</b></p>
<p>Изпълнението на инициативата за чисто въздухоплаване чрез институционализирано партньорство ще гарантира по най-добрия начин, че частният и публичният сектор продължават да са изцяло ангажирани в научните изследвания, необходими за разработването и внедряването на неутрални по отношение на климата решения в съответствие с изискванията на Зеления пакт. Това е съгласувано с мобилизирането на промишлени финансови и материални ресурси, за да се увеличи максимално въздействието на финансирането от ЕС.</p>
<p><b>Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?</b></p>
<p>Съществуващото съвместно предприятие „Чисто небе 2“ получава финансиране от ЕС в размер на 1,755 милиарда евро и най-малко 2,19 милиарда евро от частноправните членове. По съвместните програми за научни изследвания и иновации в областта на въздухоплаването в рамките на „Хоризонт 2020“ и по линия на РП7 са отпуснати съответно 0,5 милиарда евро и 0,8 милиарда евро. Амбициозните цели за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. и новият съгласуван цикъл на научни изследвания в областта на въздухоплаването до 2050 г., без да се забравя, че въздухоплаването е сериозно засегнато от кризата във връзка с COVID-19, оправдават увеличаване на финансирането (с 25 % за всеки от двата стълба на научните изследвания и</p>

иновациите).
<b>Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?</b>
Подобно на поканите за представяне на предложения по другите програми, около 20 % от партньорите са МСП. В програмата „Чисто небе 2“ малко над 40 % от партньорите, избрани в 10-те покани за представяне на предложения към днешна дата (60 % от цялата програма), са били МСП — около една четвърт от финансирането по тези покани. Водещата позиция при неутралното по отношение на климата въздухоплаване ще подпомогне конкурентоспособността на ЕС в този сектор.
<b>Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?</b>
Не се очаква особено отражение върху националните бюджети.
<b>Ще има ли друго значително въздействие?</b>
Предложеното партньорство ще създаде естествени полезни взаимодействия с предложеното европейско партньорство за интегрирано управление на въздушното движение, а също и с други свързани ПЧП. Инициативата за чист водород и инициативата за акумулаторите може да имат огромно въздействие като способстващи фактори за постигането на неутрално по отношение на климата въздухоплаване, ако резултатите от тях отговарят на нуждите на въздухоплавателния сектор.
<b>Пропорционалност?</b>
Предпочитаният вариант е пропорционален спрямо мащаба на проблема предвид транснационалното естество, сложността и разходите, свързани с въздухоплаването и научните изследвания и иновациите в тази област.
<b>Г. Последващи действия</b>
<b>Кога ще се извърши преглед на политиката?</b>
По отношение на навлизането на научните изследвания и иновациите се проучва използването на междинна оценка, преглед на всеки две години на стратегическата програма за научни изследвания и иновации, както и вариантът за независим оценител на въздействието. Ролята на управителния съвет на „Чисто въздухоплаване“ ще бъде засилена в сравнение със тази при „Чисто небе 2“ по „Хоризонт 2020“ с цел подобряване на стратегическото ръководство и последващите действия по проекта.