



Brüsszel, 2021. június 1.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszámok:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

9162/21
ADD 4

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 8419/21 ADD1-3 + ADD1COR1
Biz. dok. sz.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20
Tárgy:	Módosított javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az egységes európai égbolt megvalósításáról (átdolgozás) Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2018/1139 rendeletnek az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgálati szerveként való működésre vonatkozó képessége tekintetében történő módosításáról – Általános megközelítés

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak Finnország, Írország, Málta és Spanyolország nyilatkozatát a SES 2+-ra vonatkozó csomagról.

**EGYÜTTES TAGÁLLAMI NYILATKOZAT A SES2+RA VONATKOZÓ JOGALKOTÁSI
REFORMCSOMAGRÓL**

A SES2+-ra vonatkozó jogalkotási csomag egy kihívást jelentő jogi és működési környezetben létrejött, az érdekelt felek széles körét érintő összetett dokumentum. Ilyen körülmények között mindig nehéz változtatásokat végrehajtani. Ennek tudatában, valamint a koronavírus-járvány okozta rendkívüli helyzetre és az ezzel járó kétségtelen nehézségekre figyelemmel az ezen együttes nyilatkozatot elfogadó felek – Finnország, Spanyolország, Írország és Málta – elismerik az elnökség által annak céljából tett erőfeszítéseket, hogy ebben az európai légi közlekedés számára rendkívül nehéz időszakban megpróbáljon előrelépést tenni ezen a területen. Az e csomaggal kapcsolatban történő további előrelépés érdekében ezért az ezen együttes nyilatkozatot elfogadó felek az általános megközelítésre vonatkozóan a Tanács elé terjesztett javaslat mellett fognak szavazni.

A jogalkotási folyamat következő szakaszában azonban, és hogy továbbra is építsünk az SES 2+ kezdeményezéssel kapcsolatban eddig elvégzett munkára, szorgalmazni szándékozzuk azt, hogy az egységes európai égbolt környezetbarátabbá, ellenállóbbá és globálisan versenyképesebbé tételéhez való hozzájárulás céljából a Tanács és a Parlament további strukturális és eljárási reformokról is megállapodásra jusson. Véleményünk szerint ennek a megvalósításához tovább kell fejleszteni a léginavigációs szolgáltatásnyújtásra és annak felügyeletére vonatkozó gazdasági szabályozást, meg kell erősíteni a hálózatmenedzser szerepét, javítani kell az európai légtérhálózat koordinációját, valamint a szolgáltatás minőségének további javítása és a légi közlekedés környezeti hatásának csökkentése érdekében szélesebb körben kell alkalmazni a digitális ATM-technológiákat.

Azáltal, hogy e célkitűzések révén a versenyképes légiforgalmi szolgáltatási rendszer által nyújtott érték maximalizálására törekszik, a légiközlekedési értéklánc e fontos szereplője – a légitársaságok környezettudatos és felelős közösségével partnerségben – hozzájárulhat a légiközlekedési ágazat fenntarthatóbb és „zöldebb” újjáépítésében, elősegítve ugyanakkor a légi közlekedés által a tágabb értelemben vett európai gazdaság számára generált szerteágazóbb összeköttetéseket és gazdasági fejlődést is. Ezért alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy az európai ATM-rendszer, a légitársaságok és a repülőterek egységesen lépjenek fel e közös célok elérése érdekében, hogy el lehessen kerülni ezzel a korábban tapasztalt kapacitási korlátokhoz való nemkívánatos visszatérést, valamint kezelni lehessen a mindannyiunkat érintő egyre sürgetőbb környezetvédelmi problémákat.

Ezért a Tanács és a Parlament közötti háromoldalú egyeztető tárgyalásokra olyan lehetőségként tekintünk, amely révén a Covid19-világjárványnak valami kedvező hozadéka is lehet, ahelyett, hogy hagynánk, hogy az határozzon meg minket. Noha a jelenlegi világjárvány hatásai érthető módon elterelték a figyelmet a 2019-ben tapasztalt égető légtérkapacitási válságról, az európai légteret illetően középtávon kapacitási korlátokra kell számítanunk, és olyan sürgető környezetvédelmi problémák állnak fenn, amelyekkel foglalkoznunk kell. Ha bármit is tanulhatunk a történelemből, akkor az az, hogy a fenti kérdésekkel nem akkor kell foglalkozni, amikor a rendszer már az összeomlás határán van vagy amikor a környezet állapota tovább romlik, hanem most.
