

Bruksela, 1 czerwca 2021 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalne numery
referencyjne:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

9162/21
ADD 4

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	ST 8419/21 ADD1-3 + ADD1COR1
Nr dok. Kom.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20
Dotyczy:	Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (wersja przekształcona) Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/1139 w odniesieniu do zdolności Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego do działania jako organ weryfikujący skuteczność działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – Podejście ogólne

Delegacje otrzymują w załączeniu oświadczenie Finlandii, Irlandii, Malty i Hiszpanii w sprawie pakietu SES2+.

**WSPÓLNE OŚWIADCZENIE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH W SPRAWIE PAKIETU
LEGISLACYJNEGO REFORMY SES 2+**

Pakiet legislacyjny dotyczący SES 2+ to skomplikowane dossier ze złożonymi uwarunkowaniami prawnymi i operacyjnymi oraz szeregiem kategorii zainteresowanych stron. Dokonywanie zmian w takich okolicznościach jest zawsze trudne. Mając to na uwadze, jak również nadzwyczajny czas – występowanie pandemii koronawirusa i związane z tym niewątpliwe komplikacje, strony niniejszego wspólnego oświadczenia – Finlandia, Hiszpania, Irlandia i Malta – doceniają wysiłki podjęte przez prezydencję w celu poczynienia postępów w tym szczególnie trudnym okresie dla europejskiego lotnictwa. W związku z tym, aby przyspieszyć prace nad przedmiotowym dossier, strony niniejszego wspólnego oświadczenia zgłaszają za proponowanym podejściem ogólnym przedłożonym Radzie.

Jednak, wraz z przejściem do kolejnego etapu legislacyjnego i z myślą o dalszym wykorzystywaniu dotychczasowych prac nad SES 2+, planujemy poprzeć takie porozumienie między Radą a Parlamentem w sprawie kolejnych reform strukturalnych i proceduralnych, które pomoże kształtować bardziej przyjazną dla środowiska, odporną i globalnie konkurencyjną jednolitą europejską przestrzeń powietrzną. Jeżeli chodzi o to, jak można osiągnąć ten cel, szansą, naszym zdaniem, jest kontynuowanie prac nad gospodarczymi uregulowaniami zapewniania służb żeglugi powietrznej i nadzoru nad nimi, nad zwiększeniem roli menedżera sieci, nad lepszą koordynacją europejskiej sieci przestrzeni powietrznej oraz nad szerszym wykorzystywaniem cyfrowych technologii ATM – po to by dodatkowo usprawnić skuteczność działania służb i zmniejszyć oddziaływanie lotnictwa na środowisko.

Dążąc – w drodze realizacji tych celów – do maksymalizacji wartości oferowanej przez konkurencyjny system zarządzania ruchem lotniczym, ten kluczowy podmiot w łańcuchu wartości w lotnictwie może, w partnerstwie ze świadomą znaczenia ekologii i odpowiedzialną pod kątem środowiskowym społecznością linii lotniczych, odegrać rolę w odbudowie bardziej zrównoważonego i bardziej „zielonego” sektora lotnictwa, a zarazem ułatwić zwiększanie konektywności i rozwój gospodarczy, które lotnictwo zapewnia szerzej pojętej gospodarce europejskiej. Należy zatem zadbać o to, aby system ATM oraz linie i porty lotnicze w Europie zgodnie działały na rzecz osiągnięcia tych wspólnych celów z myślą o zaradzeniu wszelkim niepożądanym powrotom do wcześniej doświadczanych ograniczeń przepustowości i o stawieniu czoła coraz pilniejszym problemom środowiskowym, z którymi mierzymy się wszyscy.

Uznajemy zatem, że negocjacje trójstronne między Radą a Parlamentem będą okazją, by wyciągnąć pewne korzyści z pandemii COVID-19, zamiast pozwalać, by pandemia dyktowała nam warunki. Chociaż skutki trwającej globalnej pandemii odwracają, co zrozumiałe, uwagę od palącej kwestii kryzysu przepustowości w przestrzeni powietrznej, do którego doszło w 2019 r., w europejskiej przestrzeni powietrznej istnieje średnioterminowe ograniczenie przepustowości oraz imperatyw środowiskowy – oba te zjawiska wymagają podjęcia działań. Z dotychczasowych doświadczeń wiemy, że gdy system będzie bliski załamania, a sytuacja środowiskowa ulegnie dalszemu pogorszeniu, nie będzie czasu na rozwiązanie tych kwestii: działać trzeba teraz.
