

Bruksela, 26 listopada 2019 r.
(OR. en)

14562/19

AVIATION 243
FIN 778

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Data:	26 listopada 2019 r.
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	ST 13466/1/19 REV 1
Dotyczy:	Sprawozdanie specjalne nr 11/2019 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego: „Unijne przepisy w sprawie modernizacji zarządzania ruchem lotniczym wnoszą wartość dodaną, lecz przyznane finansowanie w dużej części nie było konieczne” – Konkluzje Rady (25 listopada 2019)

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady w sprawie sprawozdania specjalnego nr 11/2019 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego: „Unijne przepisy w sprawie modernizacji zarządzania ruchem lotniczym wnoszą wartość dodaną, lecz przyznane finansowanie w dużej części nie było konieczne”, przyjęte przez Radę na 3732. posiedzeniu w dniu 25 listopada 2019 r.

KONKLUZJE RADY

w sprawie sprawozdania specjalnego nr 11/2019

Europejskiego Trybunału Obrachunkowego:

"Unijne przepisy w sprawie modernizacji zarządzania ruchem lotniczym wnoszą wartość dodaną, lecz przyznane finansowanie w dużej części nie było konieczne"

RADA

1. PRZYJMUJE DO WIADOMOŚCI sprawozdanie specjalne nr 11/2019 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego: „Unijne przepisy w sprawie modernizacji zarządzania ruchem lotniczym wnoszą wartość dodaną, lecz przyznane finansowanie w dużej części nie było konieczne” dotyczące wpływu przepisów i wsparcia finansowego Unii na modernizację zarządzania ruchem lotniczym (ATM).
2. ZWRACA UWAGĘ na konstruktywne podejście Europejskiego Trybunału Obrachunkowego do możliwości wynikających z publicznego finansowania unijnego i szczególnej wartości dodanej takiego finansowania w kontekście modernizacji ATM, i Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE otwarte i krytyczne wnioski Europejskiego Trybunału Obrachunkowego na temat skuteczności unijnego finansowania w odniesieniu do niektórych projektów SESAR w zakresie rozmieszczania objętych kontrolą oraz na temat wpływu takiego finansowania na modernizację ATM.
3. ZWRACA UWAGĘ na korzyści płynące z koordynacji działań na szczeblu Unii dla modernizacji ATM; celem tej koordynacji jest zagwarantowanie interoperacyjności między zainteresowanymi stronami, tak aby wesprzeć wdrażanie nowych technologii ATM i procedur operacyjnych w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej.
4. PODKREŚLA znaczenie koordynacji działań wszystkich zainteresowanych stron i konieczność uzyskania poparcia z myślą o terminowej realizacji wspólnych projektów.

5. PRZYPOMINA o znaczeniu projektu badawczo-rozwojowego z zakresu zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SESAR) jako jednego z podstawowych czynników umożliwiających funkcjonowanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Z myślą o złagodzeniu skutków opóźnień w realizacji niektórych rozwiązań dotyczących SESAR Rada ZAZNACZA, że należy zapewnić terminowe udostępnienie i rozmieszczenie rozwiązań technologicznych i operacyjnych w celu modernizacji środowiska ATM poprzez przyspieszenie powiązanych inwestycji i synchronizację wysiłków.
6. PODKREŚLA, że w nowych ramach finansowych na lata 2021–2027 należy utrzymać wsparcie finansowe i odpowiednio je uzasadnić pod kątem wartości dodanej; wsparcie to powinno być przykładem wydajnego użytkowania zasobów i powinno przyczynić się do poprawy funkcjonowania europejskiej sieci ATM w Unii.
7. PODKREŚLA, jak ważne jest zadbanie o to, by rozwiązania dotyczące SESAR przeszły bezproblemowo i w odpowiednim terminie z fazy opracowywania do fazy industrializacji i wdrażania, I JEDNOCZEŚNIE ODNOTOWUJE różnicę między procesami industrializacji wyposażenia powietrznego i systemów naziemnych, a także ZWRACA UWAGĘ na to, że terminowe i skuteczne wdrożenie zaawansowanych nowych koncepcji powinno zostać ułatwione poprzez szybkie udostępnienie stosownych specyfikacji technicznych i operacyjnych oraz poprzez konsekwentne ich przestrzeganie; POPIERA, tam gdzie okazuje się to konieczne, stałe i lepiej ukierunkowane unijne wsparcie finansowe przekazywane na potrzeby zsynchronizowanego i terminowego rozmieszczenia podstawowych rozwiązań dotyczących SESAR, zwłaszcza w celu wyeliminowania luk między procesami industrializacji i wdrażania.
8. PRZYJMUJE DO WIADOMOŚCI, że w przedmiotowym sprawozdaniu specjalnym Europejski Trybunał Obrachunkowy stwierdza brak standaryzacji w projektach SESAR, i DOSTRZEGA, że standaryzacja wnosi wkład w zapewnianie interoperacyjności.
9. ZWRACA UWAGĘ na niespójności między procedurami przydzielania środków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” a obowiązkowym pięcioletnim planowaniem inwestycji przewidzianym w rozporządzeniu 2019/317 w sprawie unijnego systemu opłat.

10. PRZYPOMINA, że w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013 zawarto szczegółowe informacje na temat definiowania wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania, roli zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną i określenia zachęt wspierających wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie, i ODNOTOWUJE, że w przedmiotowym sprawozdaniu specjalnym Europejski Trybunał Obrachunkowy podkreśla istotną rolę, jaką zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną odgrywają w realizacji działań w zakresie rozmieszczania.
11. PRZYPOMINA, że w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 716/2014 ustanowiono wspólny projekt pilotażowy i wskazano pierwszy zestaw funkcji ATM, które mają być realizowane w sposób terminowy, skoordynowany i zsynchronizowany, aby możliwe było zapewnienie zasadniczych zmian operacyjnych określonych w centralnym planie zarządzania ruchem lotniczym w Europie. Europejski Trybunał Obrachunkowy zauważył jednak, że niektóre opracowane funkcje nie były wystarczająco zaawansowane w momencie uwzględniania ich w rozporządzeniu (UE) nr 716/2014 w sprawie wspólnego projektu pilotażowego. Ponadto z powodu opóźnień w udostępnianiu zaawansowanych rozwiązań zagrożone jest spełnienie wymogów regulacyjnych przewidzianych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013.
12. Z ZADOWOLENIEM PRZYMUJE fakt, że Komisja aprobuje zalecenia Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, i APELUJE do Komisji, by na podstawie wyciągniętych wniosków oraz sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego przeanalizowała sposoby usprawnienia rozmieszczenia SESAR oraz unikania konfliktów interesów.
13. ZWRACA SIĘ do Komisji o dokonanie przeglądu wspólnego projektu pilotażowego w świetle zaleceń Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, gdyż celem takiego przeglądu jest wyeliminowanie niektórych zgłoszonych niedociągnięć i zbadanie sposobów zwiększenia skuteczności wspólnych projektów w ramach cyklu innowacyjnego SESAR przy zachowaniu dynamiki już uruchomionej przez ten wspólny projekt pilotażowy.

14. ZWRACA SIĘ do Komisji, aby wraz z zaangażowanymi podmiotami – w świetle zaleceń Europejskiego Trybunału Obrachunkowego i w celu poprawy skuteczności wspólnych projektów – lepiej określiła priorytety i ukierunkowała unijne wsparcie finansowe, tak aby zapewnić jak największe oddziaływanie tych projektów, doprecyzowała i zweryfikowała rolę kierownika procesu realizacji SESAR w celu zwiększenia przejrzystości w zakresie przygotowywania i przedkładania wniosków o finansowanie, a także zagwarantowała odpowiednie monitorowanie korzyści dla całego sektora lotniczego.
15. ZWRACA SIĘ do Komisji, aby przeanalizowała, jak można lepiej połączyć procesy definiowania, opracowywania, industrializacji i wdrażania projektu SESAR i zacieśnić ich związki z innymi mechanizmami jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, również z uwzględnieniem zaleceń Europejskiego Trybunału Obrachunkowego zawartych w jego sprawozdaniu specjalnym nr 18/2017 dotyczącym funkcjonowania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
16. PODKREŚLA znaczenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym i projektu SESAR jako podstawowych narzędzi rozwoju i rozmieszczenia infrastruktury ATM w państwach członkowskich UE.
