



Brüssel, 18. aprill 2018
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52
FIN 255

MENETLUSE TULEMUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Delegatsioonid
Eelmise dok nr:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Teema:	Nõukogu järelused, milles käsitletakse Euroopa Kontrollikoja eriaruannet nr 18/2017 „Ühtne Euroopa taevast: kultuur on muutunud, ent taevast ei ole veel ühtne“ – Menetluse tulemus

Käesoleva dokumendi lisas edastatakse delegatsioonidele eespool nimetatud nõukogu järeluste lõplik versioon, mille nõukogu võttis vastu 16. aprillil 2018.

NÕUKOGU JÄRELDUSED,

milles käsitletakse Euroopa Kontrollikoja eriaruannet nr 18/2017

„Ühtne Euroopa taevas: kultuur on muutunud, ent taevas ei ole veel ühtne“

NÕUKOGU

1. VÕTAB TEADMISEKS Euroopa Kontrollikoja eriaruande nr 18/2017 „Ühtne Euroopa taevas: kultuur on muutunud, ent taevas ei ole veel ühtne“ ning selle avatud ja kriitilise lähenemise ELi algatuse „Ühtne Euroopa taevas“ mõningate komponentide rakendamise suhtes, hinnates, kas need on olnud tulemuslikud, et luua tõhusam Euroopa lennuliikluse juhtimise süsteem;
2. TULETAB MEELDE esimese ühtse Euroopa taeva seadusandliku paketi vastuvõtmist 2004. aastal, mida seejärel muudeti ja laiendati 2009. aasta teises ühtse Euroopa taeva paketis (SES II), millega võeti kasutusele tulemuslikkuse süsteem, muudetud aeronavigatsioonitasude süsteem ja funktsionaalsete õhuruumiosade nõuded ning loodi võrgustiku funktsioone reguleeriv liidu raamistik;
3. TULETAB MEELDE nõukogu määrust (EÜ) nr 219/2007, millega luuakse Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi väljaarendamiseks ühisettevõtte SESAR;
4. TULETAB MEELDE 7. detsembril 2015 vastu võetud komisjoni lennundusstrateegiat, eriti selle II osa punkti 2.2 alajaotist „Ühtse Euroopa taeva algatuse lõplik rakendamine“, milles rõhutatakse komisjoni seisukohti, kuidas kasutada hästi läbi mõeldud Euroopa lennuliikluse juhtimise süsteemiga ära lennundussektori asjakohaseid võimalusi;
5. TULETAB MEELDE 2014. aasta detsembris vastu võetud nõukogu seisukohta SES II + paketi kohta;

6. RÕHUTAB, et ühtse Euroopa taeva kõrgetasemelised eesmärgid on poliitilist laadi ja sõltuvad peamiselt lennuliikluse arengust pikema aja vältel. Seega peaks komisjon liikmesriikidega konsulteerides tagama, et need vaadatakse kogemuste valguses läbi, need põhinevad nii palju kui võimalik tõenditel, need lähtuvad saavutatavatest ja jätkusuutlikest sihtidest ning kajastuvad lennuliikluse juhtimise üldkava muudatustes;
7. TOONITAB, et teenuste järkjärguline integreerimine, eeskätt ulatuslikust innovatsioonitsüklist tuleneva uue tehnoloogia kasutamise kaudu, peaks vähendama Euroopa lennuliikluse juhtimise süsteemi killustatust. Juhul kui pakutakse välja uusi poliitikalahendusi, peaks neil olema tugev poliitiline toetus ja tasakaalustatud õigusmeetmed, kui need on vajalikud, ning täielikult peaksid olema kaasatud tsiviil- ja sõjalennunduse valdkonna sidusrühmad;
8. TÕSTAB ESILE, kuivõrd tähtis on riiklike järelevalveasutuste sõltumatus ja suutlikkus ühtse Euroopa taeva seadusandlikus paketi sisalduvate ülesannete täitmisel. Need ülesanded hõlmavad aeronavigatsiooniteenuste osutajate majandustulemuste nõuetekohast jälgimist;
9. TOETAB tulemuslikkuse ja aeronavigatsioonitasude süsteemi optimeerimist, et vähendada liikmesriikide, komisjoni, riiklike järelevalveasutuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate halduskoormust;
10. TOONITAB, et nõukogu 2014. aasta detsembri seisukoht sisaldab asjakohaseid vastuseid punktides 9 ja 10 osutatud küsimustele;
11. TOONITAB, et võttes ühtlasi arvesse võrgustiku kui terviku tõrgeteta toimimise vajadust, peaks tulemuseesmärkide ja nende hindamise kriteeriumide kindlaksmääramine tuginema kaasavale ja koostööpõhisele lähenemisele, kuhu on kaasatud kõik asjaomased sidusrühmad ja milles võetakse täielikult arvesse kohalikke olusid;

12. RÕHUTAB, et tulemuslikkuse süsteem peaks põhinema piiratud valikul tulemusnäitajatel, mis peaksid olema tulemuslikkuse seireks sobivad ja Euroopa võrgu toimimiseks asjakohased ning mis peaksid tuginema varasematel võrdlusperioodidel saadud kogemustele, eeskätt mis puudutab läbilaskevõimet ja kulutõhusust. Nende tulemusnäitajate väljatöötamisse peaksid olema täielikult kaasatud kõik asjakohased sidusrühmad;
13. TULETAB MEELDE lennuliikluse juhtimise teadus- ja arendustegevuse tähtsust, et tagada tulevikus lennuliikluse juhtimise keskkonna jaoks uuenduslike ja kulutõhusate tehnoloogiliste ja operatiivsete lahenduste kättesaadavus. Nende lahenduste arendamise, valideerimise ja õigeaegse kasutuselevõtu edendamiseks peaksid olema väga tähtsad avaliku ja erasektori partnerlused;
14. RÕHUTAB, et liidu teadus- ja arendustegevuseks mõeldud rahalise toetuse eesmärk peaks olema soodustada nii uute lahenduste väljatöötamist ja nende rakendamist ühiste projektide kaudu kui ka (vajaduse korral) Euroopa lennuliikluse juhtimise süsteemi killustatuse vähendamist. Selles kontekstis peaks olema eesmärgiks ülemaailmne ja piirkondlik koostalitlusvõime, soodustada tuleks taristu ja teenuste jagamist ning uurida tuleks automatiseerimist ja digiteerimist Euroopa lennuliikluse juhtimise süsteemi tõhustamise võimalike vahenditena, võttes samal ajal arvesse inimõõdet;
15. KUTSUB komisjoni ÜLES arutlema SESARi projekti saavutuste üle; ning MÄRGIB, et SESARi projekti eesmärk on pakkuda võimalusi olemasoleva lennuliikluse juhtimise taristu konsolideerimiseks ja ratsionaliseerimiseks kooskõlastatult Euroopa tasandil, samuti lennuliikluse juhtimise süsteemi edasiseks ajakohastamiseks ja ühtlustamiseks, tuginedes digitaal- ja satelliittehnoloogiale;
16. TUNNISTAB, et eriaruande soovitusel võimaldavad arutada, kuidas tagada ühtne, optimeeritud, tulemuslik ja tõhus Euroopa lennuliikluse juhtimise süsteem.
