



Euroopan unionin
neuvosto

**Bryssel, 18. huhtikuuta 2018
(OR. en)**

7466/18

**AVIATION 52
FIN 255**

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähetäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Valtuuskunnat
Ed. asiak. nro:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Asia:	Neuvoston päätelmät Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta nro 18/2017: "Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila: toimintakulttuuri on muuttunut, mutta ilmatila ei ole yhtenäinen" – Yhteenveto asian käsittelystä

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena neuvoston 16. huhtikuuta 2018 hyväksymä lopullinen versio neuvoston päätelmiksi.

NEUVOSTON PÄÄTELMÄT

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta nro 18/2017:

"Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila: toimintakulttuuri on muuttunut,
mutta ilmatila ei ole yhtenäinen"

NEUVOSTO

1. PANEE MERKILLE Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen nro 18/2017 "Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila: toimintakulttuuri on muuttunut, mutta ilmatila ei ole yhtenäinen" ja sen avoimen ja kriittisen lähestymistavan EU:n yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (SES) koskevan aloitteen joidenkin osien täytäntöönpanoon arvioitaessa, ovatko kyseiset osat toimineet tehokkaasti toimivamman eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (ATM-järjestelmä) aikaansaamiseksi.
2. PALAUTTAA MIELEEN, että vuonna 2004 hyväksyttiin ensimmäinen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva lainsäädäntöpaketti, jonka säännöksiä tarkistettiin ja niiden soveltamisalaa laajennettiin yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevassa toisessa lainsäädäntöpaketissa (SES II) vuonna 2009. Siinä otettiin käyttöön suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä, tarkistettu maksujärjestelmä ja toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevat vaatimukset sekä luotiin verkkotoimintoja koskevat unionin sääntelypuitteet.
3. PALAUTTAA MIELEEN yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi 27. helmikuuta 2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 219/2007.
4. PALAUTTAA MIELEEN komission 7. joulukuuta 2015 antaman ilmailustrategian ja erityisesti sen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamista koskevan II.2.2 luvun, jossa korostetaan komission näkemyksiä siitä, miten kokonaan optimoitu ilmaliikenteen hallintajärjestelmä Euroopassa voisi mahdollistaa ilmailun täyden potentiaalin hyödyntämisen.
5. PALAUTTAA MIELEEN joulukuussa 2014 hyväksytyn neuvoston kannan SES II + -pakettiin.

6. KOROSTAA, että yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyvät korkean tason tavoitteet ovat luonteeltaan poliittisia ja riippuvat pääosin ilmaliikenteen pitkän aikavälin kehityksestä. Tästä syystä komission tulisi jäsenvaltioita kuullen varmistaa, että näitä tavoitteita tarkistetaan kokemusten perusteella, että ne pohjaavat mahdollisimman pitkälle näyttöön sekä saavutettavissa oleviin ja kestäviin tavoitteisiin ja että ne otetaan huomioon ATM-yleissuunnitelman päivityksissä.
7. KOROSTAA, että palvelujen asteittaisella yhdentymisellä olisi erityisesti kattavan innovaatioisyklin tuloksena syntyvän uuden tekniikan avulla pyrittävä vähentämään eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän hajanaisuutta. Mikäli uusia toimintapoliittisia vaihtoehtoja esitetään, niillä tulisi olla vahva poliittinen taustatuki ja niitä olisi pönkitettävä tasapainoisilla oikeudellisilla toimenpiteillä ja kaikkien siviili- ja sotilaspuolen sidosryhmien täysipainoisella osallistumisella.
8. KOROSTAA, että kansallisten valvontaviranomaisten riippumattomuus ja valmiudet ovat tärkeitä niiden toteuttaessa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaan lainsäädäntöpakettiin liittyviä tehtäviään. Niihin kuuluu lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien taloudellisen tuloksen asianmukainen valvonta.
9. KANNATTAA suorituskyvyn kehittämisjärjestelmien ja maksujärjestelmien virtaviivaistamista jäsenvaltioiden, komission, kansallisten valvontaviranomaisten ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien hallinnollisen taakan keventämiseksi.
10. KOROSTAA, että neuvoston joulukuussa 2014 hyväksymässä kannassa määritellään riittävät vastaukset 9 ja 10 kohdassa tarkoitettuihin kysymyksiin.
11. KOROSTAA, että vaikka otetaan huomioon koko verkon saumattoman suorituskyvyn tarve, suoritustavoitteiden ja niiden arviointikriteerien tulisi perustua osallistavaan ja yhteistyöhön perustuvaan lähestymistapaan, jossa ovat mukana kaikki asianomaiset sidosryhmät ja jossa otetaan täysimääräisesti huomioon paikalliset olosuhteet.

12. PAINOTTAA, että suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän perustana olisi oltava rajattu joukko suorituskyvyn seurantaan soveltuvia tulosindikaattoreita, joilla on merkitystä Euroopan laajuisen verkon toiminnan kannalta ja jotka perustuvat aiempien viiteajanjaksojen kokemuksiin, erityisesti kapasiteetin ja kustannustehokkuuden osalta. Tulosindikaattoreita tulisi kehittää täysimääräisessä yhteistoiminnassa kaikkien asianomaisten sidosryhmien kanssa.
13. PALAUTTAA MIELEEN ilmaliikenteen hallinnan alan tutkimus- ja kehitystoimien (T&K-toimet) merkityksen innovatiivisten ja kustannustehokkaiden teknisten ja toiminnallisten ratkaisujen saatavuuden varmistamisessa tulevaisuuden ilmaliikenteen hallintaympäristöä varten. Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien tulisi olla keskeisessä asemassa näiden ratkaisujen kehittämisen, validoinnin ja oikea-aikaisen käyttöönoton edistämisessä.
14. KOROSTAA, että unionin T&K-toimintaan myönnettävällä rahoitustuella olisi pyrittävä kannustamaan sekä uusien ratkaisujen kehittämistä ja niiden täytäntöönpanoa toteuttamalla yhteisiä hankkeita että tarvittaessa eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän hajanaisuuden vähentämistä. Tähän liittyen tulisi pyrkiä maailmanlaajuiseen ja alueelliseen yhteentoimivuuteen, infrastruktuurin ja palvelujen jakamista olisi kannustettava, automatisointia ja digitalisointia olisi tarkasteltava mahdollisina keinoina tehdä eurooppalaisesta ilmaliikenteen hallintajärjestelmästä tehokkaampi, inhimillistä ulottuvuutta unohtamatta.
15. PYYTÄÄ komissiota tarkastelemaan SESAR-hankkeen tuloksia. PANEE MERKILLE, että SESAR-hankkeella pyritään tarjoamaan mahdollisuuksia yhdistää ja järkeistää nykyistä ilmaliikenteen hallintainfrastruktuuria koordinoitusti Euroopan tasolla sekä jatkamaan digitaali- ja satelliittitekniikoihin perustuvaa ilmaliikenteen hallintajärjestelmän uudenaikaistamista ja yhdenmukaistamista.
16. TIEDOSTAA, että erityiskertomuksessa annetut suositukset tarjoavat tilaisuuden pohtia sitä, miten yhtenäinen, yksinkertaistettu, toimiva ja tehokas eurooppalainen ilmaliikenteen hallintajärjestelmä voidaan taata.