



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2018. április 18.  
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52  
FIN 255

## AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

|                 |                                                                                                                                                                                               |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Küldi:          | a Tanács Főtitkársága                                                                                                                                                                         |
| Címzett:        | a delegációk                                                                                                                                                                                  |
| Előző dok. sz.: | ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228                                                                                                                                                                |
| Tárgy:          | A Tanács következtetései az Európai Számvevőszék „Egységes európai égbolt: megújult, de még nem egységes légiforgalmi kultúra” című, 18/2017. sz. különjelentéséről<br>– Az eljárás eredménye |

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a fent említett tanácsi következtetéseknek a Tanács által 2018. április 16-án elfogadott végleges változatát.

**A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI**

az Európai Számvevőszék „Egységes európai égbolt: megújult, de még nem egységes légiforgalmi kultúra” című, 18/2017. sz. különjelentéséről

**A TANÁCS**

1. NYUGTÁZZA az Európai Számvevőszék „Egységes európai égbolt: megújult, de még nem egységes légiforgalmi kultúra” című, 18/2017. sz. különjelentését, és azt, hogy a Számvevőszék nyitott és kritikus szemléletet követve értékelte az „Egységes európai égbolt” (SES) uniós kezdeményezés egyes elemeinek végrehajtását abból a szempontból, hogy azok eredményesen járultak-e hozzá egy hatékonyabb európai légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer kialakításához;
2. EMLÉKEZTET arra, hogy 2004-ben fogadták el az egységes európai égboltra vonatkozó első jogalkotási csomagot, amelyet később a SES II csomag keretében 2009-ben módosítottak és kibővítettek; a SES II csomag teljesítményrendszert, felülvizsgált díjszámítási rendszert és a funkcionális légtérblokkokra vonatkozó követelményeket vezetett be, továbbá létrehozta a hálózati funkciókra vonatkozó uniós keretszabályozást;
3. EMLÉKEZTET az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról szóló 219/2007/EK tanácsi rendeletrre;
4. EMLÉKEZTET a Bizottság 2015. december 7-én elfogadott légiközlekedési stratégiájára, és különösen annak az egységes európai égbolt projekt megvalósításáról szóló II.2.2. fejezetére, amelyben a Bizottság kifejti az azzal kapcsolatos nézeteit, hogy a légi közlekedés érdekében hogyan lehetne kiaknázni a teljes mértékben optimalizált európai légiforgalmi szolgáltatási rendszerben rejlő potenciált;
5. EMLÉKEZTET a SES II + jogszabálycsomagra vonatkozó, 2014 decemberében elfogadott tanácsi álláspontra;

6. HANGSÚLYOZZA, hogy a SES magas szintű céljait szakpolitikai ambíciók vezérlik, és e célok leginkább a légi forgalom hosszú távú növekedésétől függnék. Éppen ezért a Bizottságnak a tagállamokkal konzultálva gondoskodnia kell arról, hogy az említett célokat a tapasztalatok fényében felülvizsgálják, és a célok a lehetőségekhez mérten tényeken, valamint megvalósítható és fenntartható célkitűzéseken alapuljanak, továbbá megjelenjenek az ATM-főterv frissített változataiban;
7. KIEMELI, hogy az európai légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer széttagoltságát a szolgáltatások fokozatos integrálása révén csökkenteni kell, mindenekelőtt átfogó innovációs ciklus eredményeként születő új technológiák felhasználásával. Amennyiben új szakpolitikai alternatívákat javasolnának, azoknak határozott politikai támogatással, adott esetben kiegyensúlyozott jogi intézkedésekkel kell párosulniuk és ki kell érdemelniük a polgári és a katonai érdekelt felek teljes mértékű elkötelezettségét;
8. HANGSÚLYOZZA, hogy a SES jogalkotási csomagban előírt feladataik ellátása szempontjából nagy jelentősége van a nemzeti felügyeleti hatóságok függetlenségének és kapacitásának. Ebbe a léginavigációs szolgáltatók pénzügyi teljesítményének megfelelő felügyelete is beletartozik;
9. TÁMOGATJA a teljesítményrendszer és a díjszámítási rendszer észszerűsítését annak érdekében, hogy csökkenjenek a tagállamokra, a Bizottságra, a nemzeti felügyeleti hatóságokra és a léginavigációs szolgáltatókra nehezedő adminisztratív terhek;
10. HANGSÚLYOZZA, hogy a 2014. decemberi tanácsi álláspont megfelelő válaszokat kínál a 9. és 10. pontban említett kérdésekre;
11. HANGSÚLYOZZA, hogy a teljesítménycéloknak és az értékelésük kritériumainak megállapításakor inkluzív és együttműködésre épülő megközelítést kell alkalmazni az összes érdekelt fél bevonásával és a helyi körülmények figyelembevételével, szem előtt tartva ugyanakkor, hogy biztosítani kell a hálózat egészének zökkenőmentes teljesítményét;

12. KIEMELI, hogy a teljesítményrendszer alapját korlátozott számú teljesítménymutatónak kell képeznie, amelyeknek alkalmasnak kell lenniük a teljesítmény ellenőrzésére, relevánsnak kell lenniük az európai hálózat működése szempontjából, továbbá a korábbi referencia-időszakok nyomán – különösen a kapacitás és a költséghatékonyság tekintetében – levont tanulságokon kell alapulniuk. A teljesítménymutatókat az összes érdekelt fél teljes körű bevonásával kell kidolgozni;
13. EMLÉKEZTET arra, hogy a légiforgalmi szolgáltatás területén milyen fontos szerepe van a kutatás-fejlesztésnek (K+F) annak biztosításában, hogy a légiforgalmi szolgáltatások jövőbeli környezetében innovatív és költséghatékony technológiai és működési megoldások álljanak rendelkezésre. Helyénvaló lenne a köz- és magánszféra partnerségeinek döntő szerepet juttatni az említett megoldások kifejlesztésének, validálásának és alkalmazásuk időben történő bevezetésének előmozdításában;
14. HANGSÚLYOZZA, hogy az uniós K+F-hez nyújtott pénzügyi támogatásnak arra kell irányulnia, hogy közös projektek keretében új megoldások kidolgozását és alkalmazását, valamint adott esetben az európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer szétagoltságának csökkentését egyaránt ösztönözze. Ezzel összefüggésben célul kell kitűzni a globális és regionális interoperabilitást, ösztönözni kell az infrastruktúrák és a szolgáltatások megosztását, valamint a humán szempontokat is figyelembe véve fel kell mérni, hogy az automatizálás és a digitalizálás miként járulhat hozzá az európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer hatékonyabbá tételéhez;
15. FELKÉRI a Bizottságot arra, hogy vizsgálja meg a SESAR-projekt eredményeit; és NYUGTÁZZA, hogy a SESAR-projekt célja, hogy lehetőségeket kínáljon a meglévő légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúra uniós szinten, koordinált módon történő megszilárdítására és észszerűsítésére, továbbá digitális és műholdas technológiákra támaszkodva a légiforgalmi szolgáltatási rendszer további korszerűsítésére és harmonizációjára;
16. TISZTÁBAN VAN azzal, hogy a különjelentésben foglalt ajánlások lehetőséget kínálnak annak megvizsgálására, hogy miként lehetne biztosítani, hogy az európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer koherens, észszerű, hatékony és eredményes legyen.