

Bruksela, 18 kwietnia 2018 r.
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52
FIN 255

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Dotyczy:	Konkluzje Rady w sprawie sprawozdania specjalnego nr 18/2017 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego pt. „Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – mimo zmiany nastawienia przestrzeń powietrzna wciąż nie jest jednolita” – Wynik prac

Delegacje otrzymują w załączeniu ostateczną wersję wspomnianych powyżej konkluzji Rady przyjętą przez Radę 16 kwietnia 2018 r.

KONKLUZJE RADY

w sprawie sprawozdania specjalnego nr 18/2017 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego
pt. „Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – mimo zmiany nastawienia przestrzeń powietrzna
wciąż nie jest jednolita”

RADA

1. PRZYJMUJE DO WIADOMOŚCI sprawozdanie specjalne nr 18/2017 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego pt. „Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – mimo zmiany nastawienia przestrzeń powietrzna wciąż nie jest jednolita” oraz odnotowuje otwarte i krytyczne podejście Trybunału do procesu wdrażania niektórych elementów składowych inicjatywy w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES): Trybunał ocenił, czy elementy te w skuteczny sposób przyczyniły się do utworzenia sprawniejszego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM).
2. PRZYPOMINA o przyjęciu w 2004 r. pierwszego pakietu ustawodawczego dotyczącego SES, który został następnie zmieniony i rozszerzony w 2009 r. w ramach pakietu dotyczącego SES II; wprowadzono wtedy system skuteczności działania, zmieniono system opłat, wprowadzono wymogi dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, jak również ustanowiono unijne ramy regulacyjne w zakresie funkcji sieciowych.
3. PRZYWOŁUJE rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR).
4. PRZYWOŁUJE opracowaną przez Komisję strategię w dziedzinie lotnictwa przyjętą w dniu 7 grudnia 2015 r., zwłaszcza jej rozdział II pkt 2.2 pt. „Ukończenie prac nad jednolitą europejską przestrzenią powietrzną”, w którym podkreślono poglądy Komisji na temat sposobów uwolnienia potencjału sektora lotnictwa poprzez pełne zoptymalizowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym w Europie.
5. PRZYPOMINA o przyjętym w grudniu 2014 r. stanowisku Rady w sprawie pakietu SES II +.

6. **PODKREŚLA**, że nadrzędne cele SES mają charakter ambicji politycznych i zależą w głównej mierze od rozwoju ruchu lotniczego w perspektywie długoterminowej. Komisja, w porozumieniu z państwami członkowskimi, powinna zatem zapewnić, by cele te były modyfikowane na podstawie doświadczeń, by były w możliwie największym stopniu oparte na dowodach i by bazowały na możliwych do zrealizowania i zrównoważonych założeniach, a także by znalazły odzwierciedlenie w aktualizacjach centralnego planu ATM.
7. **PODKREŚLA**, że stopniowa integracja usług, w szczególności poprzez wykorzystanie nowej technologii związanej z kompleksowym cyklem innowacji, powinna być ukierunkowana na usuwanie fragmentacji europejskiego systemu ATM. Nowe rozwiązania polityczne, gdyby takowe zaproponowano, powinny mieć mocne wsparcie polityczne, w razie potrzeby dysponować zrównoważonymi środkami prawnymi, jak również powinny być wdrażane przy pełnym zaangażowaniu ze strony cywilnych oraz wojskowych zainteresowanych podmiotów.
8. **UWYPUKLA** znaczenie niezależności i zdolności krajowych organów nadzoru w ramach wykonywania ich funkcji na podstawie pakietu ustawodawczego dotyczącego SES. Jedną z tych funkcji jest sprawowanie właściwego nadzoru nad wynikami finansowymi instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
9. **POPIERA** usprawnianie systemu skuteczności działania i systemu opłat, w celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego państw członkowskich, Komisji, krajowych organów nadzoru i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
10. **PODKREŚLA**, że w stanowisku Rady z grudnia 2014 r. przedstawiono właściwe rozwiązania kwestii, o których mowa w pkt 9 i 10.
11. **PODKREŚLA**, że ustalenie celów w zakresie skuteczności działania oraz kryteriów ich oceny – choć należy mieć na uwadze potrzebę niezakłóconego funkcjonowania sieci jako całości – powinno być oparte na podejściu zakładającym współpracę wszystkich zainteresowanych podmiotów i w pełni uwzględniającym lokalne uwarunkowania.

12. **PODKREŚLA**, że podstawą systemu skuteczności działania powinien być ograniczony zestaw wskaźników skuteczności, które powinny spełniać swoje zadania dotyczące monitorowania skuteczności działania, być odpowiednie pod względem funkcjonowania europejskiej sieci i opierać się na rozwiązaniach i wnioskach wdrożonych na podstawie doświadczeń z poprzednich okresów odniesienia, zwłaszcza jeżeli chodzi o przepustowość i efektywność kosztową. Wskaźniki te należy opracowywać przy pełnym zaangażowaniu wszystkich zainteresowanych podmiotów.
13. **PRZYPOMINA**, jak ważne są badania naukowe i rozwój w zakresie ATM dla zapewnienia przyszłemu środowisku ATM dostępności innowacyjnych i efektywnych kosztowo rozwiązań technicznych i operacyjnych. Partnerstwa publiczno-prywatne powinny odgrywać zasadniczą rolę we wspieraniu opracowywania, walidacji i terminowego wdrażania tych rozwiązań.
14. **PODKREŚLA**, że wsparcie finansowe na rzecz unijnych badań naukowych i rozwoju powinno służyć propagowaniu zarówno opracowywania nowych rozwiązań i ich wdrażania poprzez wspólne projekty, jak i, w stosownych przypadkach, zmniejszania fragmentacji europejskiego systemu ATM. W tym kontekście należy dążyć do osiągnięcia globalnej i regionalnej interoperacyjności, trzeba zachęcać do wspólnego korzystania z infrastruktury i usług oraz zbadać, czy automatyzacja i cyfryzacja mogą przyczynić się do zwiększenia wydajności europejskiego systemu ATM, przy jednoczesnym uwzględnieniu wymiaru ludzkiego.
15. **ZWRACA SIĘ** do Komisji, by zastanowiła się nad zdobyczami projektu SESAR; oraz **ODNOTOWUJE** że projekt SESAR ma stworzyć możliwości konsolidacji i racjonalizacji istniejącej infrastruktury ATM w skoordynowany sposób na szczeblu europejskim, jak również umożliwić dalszą modernizację i harmonizację systemu ATM w oparciu o technologie cyfrowe i satelitarne.
16. **UZNAJE**, że zalecenia zawarte w sprawozdaniu specjalnym stanowią okazję do zastanowienia się nad tym, jak można zapewnić spójność, sprawność, skuteczność i efektywność europejskiego systemu ATM.