



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 18 de abril de 2018
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52
FIN 255

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Delegações
n.º doc. ant.:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Assunto:	Conclusões do Conselho sobre o Relatório Especial nº 18/2017 do Tribunal de Contas Europeu, intitulado "Céu Único Europeu: uma mudança de cultura, mas não um céu único" – Outcome of proceedings

Junto se envia, à atenção das delegações, a versão final das conclusões do Conselho em epígrafe, adotadas pelo Conselho EPSCO em 16 de abril de 2018.

CONCLUSÕES DO CONSELHO sobre o Relatório Especial n.º 18/2017 do Tribunal de Contas Europeu "Céu Único Europeu: uma mudança de cultura, mas não um céu único"

O CONSELHO

1. TOMA CONHECIMENTO do Relatório Especial n.º 18/2017 do Tribunal de Contas Europeu, intitulado "Céu Único Europeu: uma mudança de cultura, mas não um céu único", e da forma como nele se aborda de forma crítica e aberta a aplicação de algumas das componentes da iniciativa da UE sobre o Céu Único Europeu (SES), analisando se estas têm ou não sido capazes de criar um sistema europeu de gestão do tráfego aéreo (ATM) mais eficaz.
2. RECORDA a adoção do primeiro pacote legislativo sobre o SES, em 2004, subsequentemente revisto e alargado no pacote SES II de 2009, que introduziu um sistema de desempenho, um regime tarifário revisto e requisitos aplicáveis aos blocos funcionais de espaço aéreo e criou um quadro regulamentar da UE para as funções de rede.
3. RELEMBRA o Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, relativo à constituição da empresa comum SESAR, tendo em vista o desenvolvimento da nova geração do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo (ATM).
4. RECORDA a Estratégia da Aviação adotada pela Comissão em 7 de dezembro de 2015, nomeadamente o capítulo II.2.2 relativo à "Realização plena do Céu Único Europeu", em que a Comissão destaca os seus pontos de vista da Comissão sobre a forma de libertar o potencial existente no setor da aviação graças à implantação de um sistema de ATM plenamente otimizado na Europa.
5. RELEMBRA a posição do Conselho sobre o pacote SES II +, adotado em dezembro de 2014.

6. SALIENTA que os objetivos de alto nível do SES perseguem uma ambição política e dependem sobretudo da evolução do tráfego aéreo a longo prazo. Como tal, caberá à Comissão, em concertação com os Estados-Membros, assegurar que esses objetivos sejam revistos à luz da experiência adquirida, se baseiem tanto quanto possível em dados concretos, persigam metas sustentáveis e suscetíveis de serem alcançadas e sejam repercutidos nas atualizações do Plano Diretor ATM.
7. SUBLINHA que a integração progressiva dos serviços, principalmente graças ao recurso às novas tecnologias resultantes do ciclo global de inovação, deverá obstar à fragmentação do sistema europeu de ATM. No caso de serem propostas novas opções estratégicas, essas opções deverão ser objeto de forte apoio político e de medidas legislativas equilibradas, nos casos em que tal seja necessário, contando com o pleno empenhamento das partes civis e militares.
8. REALÇA a importância de as autoridades supervisoras nacionais serem independentes e disporem das capacidades necessárias para exercerem as funções que lhes competem no quadro do pacote legislativo do SES, entre as quais a de supervisionar devidamente o desempenho financeiro dos prestadores de serviços de navegação aérea.
9. APOIA a simplificação dos sistemas de desempenho e tarifação, tendo em vista reduzir os encargos administrativos dos Estados-Membros, da Comissão, das autoridades supervisoras nacionais e dos prestadores de serviços de navegação aérea.
10. ASSINALA que a posição do Conselho de dezembro de 2014 dá respostas adequadas às questões referidas nos pontos 9 e 10.
11. SALIENTA que, tendo embora em mente a necessidade de o desempenho da rede, no seu todo, ser uniforme, a definição dos objetivos de desempenho e dos respetivos critérios de avaliação deverá seguir uma abordagem inclusiva e cooperativa que envolva todas as partes interessadas e tenha plenamente em conta as especificidades locais.

12. FRISA que o sistema de desempenho se deverá basear num conjunto restrito de indicadores devidamente adaptados para acompanhar o desempenho do sistema, relevantes para o funcionamento da rede europeia e baseados nos ensinamentos colhidos de anteriores períodos de referência, sobretudo no que respeita à capacidade e à relação custo-eficácia. Esses indicadores deverão ser desenvolvidos associando plenamente todos os intervenientes relevantes.
13. RECORDA a importância de que se reveste para a gestão do tráfego aéreo o setor da investigação e desenvolvimento (I&D), para assegurar a disponibilidade de soluções tecnológicas e operacionais inovadoras e rentáveis para o futuro ambiente ATM. As parcerias público-privadas serão fundamentais para incentivar o desenvolvimento, validação e implementação atempada dessas soluções.
14. SALIENTA que o apoio financeiro à I&D na União deverá ter por objetivo incentivar tanto o desenvolvimento como a implementação de novas soluções através de projetos comuns e, em determinados casos, de uma redução da fragmentação do sistema europeu de ATM. Neste contexto, a interoperabilidade à escala mundial e regional deverá constituir um objetivo, a partilha de infraestruturas e serviços deverá ser incentivada e a automatização e a digitalização deverão ser exploradas enquanto meio possível para tornar o sistema europeu de ATM mais eficaz, sem deixar de ter em conta a dimensão humana.
15. CONVIDA a Comissão a refletir sobre os resultados obtidos graças ao projeto SESAR; REGISTA que o projeto SESAR se destina a possibilitar a consolidação e racionalização da infraestrutura de ATM existente de forma coordenada a nível europeu, bem como a futura modernização e harmonização do sistema de ATM recorrendo a tecnologias digitais e por satélite.
16. RECONHECE que as recomendações contidas no relatório especial constituem uma oportunidade para refletir sobre a forma de garantir um sistema europeu de ATM coerente, simplificado, eficaz e eficiente.