

V Bruseli 18. apríla 2018
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52
FIN 255

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Predmet:	Závery Rady o osobitnej správe Európskeho dvora audítorov č. 18/2017 s názvom „Jednotné európske nebo: zmena kultúry, nebo však nie je jednotné“ – výsledok rokovania

Delegáciám v prílohe zasielame konečné znenie uvedených záverov Rady, ktoré prijala Rada 16. apríla 2018.

ZÁVERY RADY

o osobitnej správe Európskeho dvora audítorov č. 18/2017 s názvom: „Jednotné európske nebo: zmena kultúry, alebo však nie je jednotné“

RADA

1. BERIE NA VEDOMIE osobitnú správu Európskeho dvora audítorov č. 18/2017 s názvom „Jednotné európske nebo: zmena kultúry, alebo však nie je jednotné“ a otvorený a kritický prístup, ktorý sa v nej zaujal k vykonávaniu niektorých častí iniciatívy EÚ pre jednotné európske nebo, pričom sa posudzovalo, či skutočne prispeli k účinnejšiemu európskemu systému manažmentu letovej prevádzky (ATM).
2. PRIPOMÍNA prijatie prvého legislatívneho balíka o jednotnom európskom nebi (SES) v roku 2004, ktorý sa následne zrevidoval a rozšíril v roku 2009 v balíku SES II, ktorým sa zaviedol systém výkonnosti, revidovaný systém spoplatňovania, požiadavky na funkčné bloky vzdušného priestoru a vytvoril sa regulačný rámec Únie pre sieťové funkcie.
3. PRIPOMÍNA nariadenie Rady (ES) č. 219/2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR).
4. PRIPOMÍNA stratégiu Komisie v oblasti letectva prijatú 7. decembra 2015, najmä kapitolu II.2.2 s názvom „Dokončenie jednotné európske nebo“, v ktorej sa zdôrazňujú názory Komisie na to, ako využiť potenciál pre leteckú dopravu prostredníctvom plne optimalizovaného systému manažmentu letovej prevádzky (ATM) v Európe.
5. PRIPOMÍNA pozíciu Rady k balíku SES II + prijatú v decembri 2014.

6. ZDÔRAZŇUJE, že hlavné ciele SES majú politickú ambicióznú povahu a závisia najmä od vývoja leteckej dopravy v dlhodobom horizonte. Komisia by preto po konzultácii s členskými štátmi mala zabezpečiť, aby sa prehodnotili z hľadiska získaných skúseností, aby, pokiaľ je to možné, vychádzali z dôkazov, aby boli založené na dosiahnuteľných a udržateľných cieľoch a aby sa premietli do aktualizácií riadiaceho plánu ATM.
7. ZDÔRAZŇUJE, že postupné začleňovanie služieb, najmä prostredníctvom využitia nových technológií vyplývajúcich z komplexného inovačného cyklu, by sa malo zameriavať na fragmentáciu európskeho systému ATM. Ak by sa navrhli nové možnosti politiky, mali by mať silnú politickú podporu, mali by byť prípadne zhmotnené vo vyvážených právnych opatreniach, a mali by sa na nich v plnej miere podieľať civilné aj vojenské zainteresované strany.
8. ZDÔRAZŇUJE význam nezávislosti a kapacity národných dozorných orgánov pri výkone ich funkcií v rámci legislatívneho balíka o jednotnom európskom nebi. Patrí medzi ne aj riadny dohľad nad finančnou výkonnosťou poskytovateľov leteckých navigačných služieb.
9. PODPORUJE racionalizáciu systémov výkonnosti a spoplatňovania s cieľom znížiť administratívnu záťaž členských štátov, Komisie, národných dozorných orgánov a poskytovateľov leteckých navigačných služieb.
10. ZDÔRAZŇUJE, že v pozícii Rady z decembra 2014 sa vymedzujú primerané odpovede na otázky uvedené v bodoch 9 a 10.
11. ZDÔRAZŇUJE, že vzhľadom na potrebu bezproblémovej výkonnosti siete ako celku by stanovenie výkonnostných cieľov a kritérií ich posudzovania malo vychádzať z inkluzívneho a kooperatívneho prístupu za účasti všetkých dotknutých zainteresovaných strán a pri plnom zohľadnení miestnych okolností.

12. ZDÔRAZŇUJE, že systém výkonnosti by mal vychádzať z obmedzeného súboru ukazovateľov výkonnosti, ktoré by mali byť vhodné na účely monitorovania výkonnosti, relevantné pre fungovanie európskej siete a založené na skúsenostiach z predchádzajúcich referenčných období, najmä pokiaľ ide o kapacitu a nákladovú efektívnosť. Mali by sa vypracovať s plným zapojením všetkých príslušných zainteresovaných strán.
13. PRIPOMÍNA význam výskumu a vývoja (V&V) v oblasti ATM pre zabezpečenie dostupnosti inovačných a nákladovo efektívnych technických a operačných riešení pre budúce prostredie ATM. Verejno-súkromné partnerstvá by mali pri podpore rozvoja, potvrdenia a včasného zavedenia týchto riešení zohrávať zásadnú úlohu.
14. ZDÔRAZŇUJE, že finančná podpora V&V Únie by sa mala zamerať na podporu vývoja nových riešení, ako aj ich vykonávania prostredníctvom spoločných projektov a prípadného zníženia fragmentácie európskeho systému ATM. V tomto kontexte by cieľom mala byť celosvetová a regionálna interoperabilita, malo by sa podporovať spoločné využívanie infraštruktúry a služieb a ako možné spôsoby zefektívnenia európskeho systému ATM by sa mali skúmať automatizácia a digitalizácia pri súčasnom zohľadnení ľudského rozmeru.
15. VYZÝVA Komisiu, aby zvažila dosiahnuté výsledky projektu SESAR; a BERIE NA VEDOMIE, že cieľom projektu SESAR je ponúknuť príležitosti na koordinovanú konsolidáciu a racionalizáciu existujúcej infraštruktúry ATM na európskej úrovni, ako aj na ďalšiu modernizáciu a harmonizáciu systému ATM na základe digitálnych a satelitných technológií.
16. BERIE NA VEDOMIE, že odporúčania uvedené v osobitnej správe sú príležitosťou zamyslieť sa nad tým, ako zabezpečiť koherentný, racionalizovaný, efektívny a účinný európsky systém ATM.
