



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 18 april 2018
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52
FIN 255

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Ärende:	Rådets slutsatser om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 18/2017 "Gemensamt europeiskt luftrum: en förändrad kultur men inte ett gemensamt luftrum" – Lägesrapport

För delegationerna bifogas den slutversion av ovannämnda rådsslutsatser som antogs av rådet den 16 april 2018.

RÅDETS SLUTSATSER

om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 18/2017: *Gemensamt europeiskt luftrum: en förändrad kultur men inte ett gemensamt luftrum*

RÅDET

1. NOTERAR Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 18/2017 *Gemensamt europeiskt luftrum: en förändrad kultur men inte ett gemensamt luftrum* och dess öppna och kritiska hållning till genomförandet av vissa delar av initiativet för det gemensamma europeiska luftrummet (SES) och bedömningen av huruvida de har varit effektiva när det gäller att inrätta en mer effektiv europeisk flygledningstjänst,
2. ERINRAR OM det första SES-lagstiftningspaketet från 2004, senare ändrat och utvidgat genom 2009 års SES II-paket, som införde ett prestationssystem, ett reviderat avgiftssystem och kraven för funktionella luftrumsblock samt skapade ett unionsregelverk för nätverksfunktioner,
3. ERINRAR OM rådets förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av det gemensamma företaget Sesar, i syfte att utveckla en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten,
4. ERINRAR OM kommissionens luftfartsstrategi som antogs den 7 december 2015, i synnerhet kapitel II.2.2 om fullbordandet av det gemensamma europeiska luftrummet, som framhåller kommissionens syn på hur luftfartens potential kan tillvaratas genom ett fullt ut optimerat system för flygledningstjänsten i Europa,
5. ERINRAR OM rådets ståndpunkt i fråga om paketet SES II+, som antogs i december 2014,

6. BETONAR att högnivåmålen för det gemensamma europeiska luftrummet är av politisk vägledande karaktär och främst är beroende av flygtrafikens utveckling på lång sikt; kommissionen bör därför i samråd med medlemsstaterna säkerställa att målen ses över mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts, att de i möjligaste mån är evidensbaserade och grundas på realistiska och hållbara mål och att de återspeglas i uppdateringarna av generalplanen för flygledningstjänsten,
7. UNDERSTRYKER att en successiv integration av tjänster, särskilt genom användning av ny teknik till följd av en omfattande innovationscykel, bör inriktas på fragmenteringen av det europeiska systemet för flygledningstjänsten; om nya politiska alternativ föreslås bör de ha ett starkt politiskt stöd, vid behov balanserade rättsliga åtgärder samt fullständigt engagemang från civila och militära aktörer,
8. UNDERSTRYKER vikten av de nationella tillsynsmyndigheternas oberoende och kapacitet när de utövar sina funktioner enligt SES-lagstiftningspaketet; detta innefattar en ordentlig kontroll av de ekonomiska resultaten för leverantörerna av flygtrafiktjänster,
9. STÖDER rationaliseringen av prestations- och avgiftssystemen i syfte att minska den administrativa bördan för medlemsstaterna, kommissionen, de nationella tillsynsmyndigheterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster;
10. UNDERSTRYKER att rådets ståndpunkt från december 2014 ger lämpliga svar på de frågor som avses i punkterna 9 och 10,
11. UNDERSTRYKER, samtidigt som man beaktar behovet av kontinuerlig prestanda för nätverket som helhet, att fastställande av prestationsmål och kriterier för bedömning av dessa bör ha sin utgångspunkt i en inkluderande och samarbetsinriktad strategi som omfattar alla berörda aktörer och fullt ut tar hänsyn till lokala förhållanden,

12. BETONAR att prestationssystemet bör grunda sig på ett begränsat antal prestationsindikatorer, som bör vara lämpade för prestationsövervakning, relevanta för det europeiska nätverkets funktion och baserade på erfarenheterna från tidigare referensperioder, särskilt vad gäller kapacitet och kostnadseffektivitet; indikatorerna bör utarbetas med fullständig medverkan av alla berörda aktörer,
13. ERINRAR OM vikten av forskning och utveckling (FoU) i fråga om flygledningstjänsten för att säkerställa tillgången till innovativa och kostnadseffektiva tekniska och operativa lösningar för den framtida flygledningstjänstmiljön; offentlig-privata partnerskap bör bidra till att främja utveckling, validering och snabb utbyggnad av dessa lösningar,
14. BETONAR att det finansiella stödet till forskning och utveckling i unionen bör syfta till att uppmuntra både utarbetandet av nya lösningar och genomförandet av dessa genom gemensamma projekt och, i tillämpliga fall, minskad fragmentering av det europeiska systemet för flygledningstjänsten; i detta sammanhang bör global och regional interoperabilitet vara ett mål, delning av infrastruktur och tjänster bör uppmuntras, automatisering och digitalisering bör undersökas som möjliga sätt att effektivisera det europeiska systemet för flygledningstjänsten, samtidigt som man tar hänsyn till den mänskliga dimensionen,
15. UPPMANAR kommissionen att reflektera över resultaten av Sesar-projektet och NOTERAR att syftet med Sesar-projektet är att erbjuda möjligheter till konsolidering och rationalisering av befintlig infrastruktur för flygledningstjänsten på ett samordnat sätt på europeisk nivå, samt ytterligare modernisering och harmonisering av systemet för flygledningstjänsten på grundval av digital teknik och satellitteknik,
16. ÄR MEDVETET OM att rekommendationerna i den särskilda rapporten ger möjlighet att reflektera över hur ett samstämmigt, rationellt, effektivt och ändamålsenligt europeiskt system för flygledningstjänsten kan säkerställas.