



Komunikat prasowy

Luksemburg, 30 listopada 2017 r.

Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – zdaniem unijnych kontrolerów mimo zmiany nastawienia przestrzeń powietrzna pozostaje niejednolita

Inicjatywa dotycząca jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES), mająca na celu usprawnienie zarządzania ruchem lotniczym na terytorium UE, stanowiła odpowiedź na wyraźną potrzebę i wzmocniła nastawienie na efektywność. Z nowego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego wynika jednak, że zarządzanie europejską przestrzenią powietrzną nadal ma charakter fragmentaryczny, a koncepcja jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej nie została jak dotąd zrealizowana. Poziom finansowania technologicznych komponentów inicjatywy dotyczącej europejskiej przestrzeni powietrznej ze środków UE do tej pory wyniósł 730 mln euro, a do 2020 r. ma wzrosnąć do 3,8 mld euro.

W celu zbadania inicjatywy kontrolerzy złożyli wizyty w departamentach rządowych, instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej i w krajowych organach nadzoru w pięciu państwach członkowskich (w Hiszpanii, we Francji, na Węgrzech, w Szwecji i Zjednoczonym Królestwie), a także u głównych podmiotów politycznych, branżowych i operacyjnych. Kontrolerzy stwierdzili, że wystąpienie z inicjatywą dotyczącą jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej należy uznać za zasadne, ponieważ przedtem zarządzanie ruchem lotniczym w Europie było utrudnione z powodu istnienia monopolu krajowych i z powodu rozdrobnienia. Związana z SES polityka jest spójna i ukierunkowana na usunięcie tych niedociągnięć. Zmiany w schematach ruchu oznaczają jednak, że początkowo określone nadrzędne cele po części stały się niemożliwe do osiągnięcia, a po części się zdezaktualizowały.

– Transport lotniczy jest ważną częścią rynku wewnętrznego UE, ponieważ wspiera mobilność osób i towarów, a jednocześnie napędza wzrost gospodarczy – **powiedział George Pufan, członek Europejskiego Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialny za to sprawozdanie.** – Jednolity rynek w Europie zdecydowanie nie odnosi jednak jeszcze korzyści z jednolitej przestrzeni powietrznej.

Kontrolerzy twierdzą, że nie obniżono wydatnie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, a opóźnienia w ruchu lotniczym znów zaczęły rosnąć. Obecne funkcjonalne bloki przestrzeni

Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego. Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Rzecznik

Tel.: (+352) 4398 47063

Tel. kom.: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Urzędnik ds. kontaktów z prasą

Tel.: (+352) 4398 45410

Tel. kom.: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luksemburg

E-mail: press@eca.europa.eu

[@EUAuditors](https://twitter.com/EUAuditors)

eca.europa.eu

powietrznej zasadniczo stanowią forum współpracy między sąsiadującymi ze sobą podmiotami, okazały się one jednak nieskuteczne jako narzędzie walki z rozdrobnieniem w zarządzaniu przestrzenią powietrzną, zapewnianiu służb i udzielaniu zamówień. Pełnienie roli nadzorczej przez krajowe organy nadzoru jest utrudnione, ponieważ organy te nie zawsze są w pełni niezależne, a w niektórych przypadkach nie dysponują niezbędnymi zasobami.

Kontrolerzy odnotowali, że Komisji i państwom członkowskim trudno jest osiągnąć porozumienie co do docelowych parametrów skuteczności działania, szczególnie w odniesieniu do przepustowości i efektywności kosztowej. Ponadto część wskaźników nie odzwierciedla istotnych aspektów tej skuteczności.

Projekt SESAR, będący technologicznym filarem inicjatywy dotyczącej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, pozwolił na skoordynowanie dotychczas rozdrobnionego środowiska badawczo-rozwojowego. Od czasu rozpoczęcia projektu rola UE ewoluowała pod względem zakresu, ram czasowych i skali finansowej, które zostały zwielokrotnione. Ambitne założenia dotyczące skuteczności projektu mają się ziścić w 2035 r., a nie, jak pierwotnie planowano, w 2020 r.

Kontrolerzy sformułowali pod adresem Komisji Europejskiej szereg zaleceń w celu zwiększenia skuteczności inicjatywy dotyczącej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, takich jak:

- dokonanie przeglądu nadrzędnych celów inicjatywy;
- przeanalizowanie innych opcji dotyczących ograniczenia rozdrobnienia i przeznaczenie pomocy w pierwszym rządzie na rozwiązania badawczo-rozwojowe ukierunkowane na ten problem;
- zapewnienie całkowitej niezależności krajowym organom nadzoru;
- usprawnienie systemu skuteczności działania i dokonanie przeglądu części jego kluczowych wskaźników;
- dokonanie przeglądu struktury wsparcia unijnego na rzecz badań i rozwoju w świetle celów inicjatywy;
- zwiększyć rozliczalność Wspólnego Przedsięwzięcia SESAR.

Informacje dla redaktorów

W 2015 r. z portów lotniczych UE odleciało lub przyleciało do nich ok. 920 mln pasażerów i 15 mln ton ładunku. W tym samym roku w europejskiej przestrzeni powietrznej odbyło się prawie 10 mln lotów komercyjnych. Bezpieczny i efektywny przepływ takiego ruchu wymaga zarządzania ruchem lotniczym, które obejmuje trzy podstawowe funkcje: zapobieganie niebezpiecznym zbliżeniom statków powietrznych, dbanie o równowagę między zapewnianiem zarządzania ruchem lotniczym a zapotrzebowaniem na loty oraz udzielanie informacji lotniczych użytkownikom przestrzeni powietrznej.

Choć z natury rzeczy ruch lotniczy ma charakter międzynarodowy, tradycyjnie zarządzano nim na poziomie krajowym, w warunkach rozdrobnienia i działania monopolu. Przyczyniło się to do opóźnień i wyższych kosztów zarządzania ruchem lotniczym ponoszonych przez użytkowników przestrzeni powietrznej. W związku z tym inicjatywa dotycząca jednolitej europejskiej przestrzeni

powietrznej miała na celu poprawę ogólnego funkcjonowania zarządzania poprzez przeniesienie szeregu kompetencji z poziomu międzyrządowego na poziom Unii Europejskiej.

Inicjatywę zapoczątkowano oficjalnie w 2004 r. Stopniowo stworzono jej ramy regulacyjne obejmujące zestaw obowiązujących w całej UE przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego, zapewniania służb, zarządzania przestrzenią powietrzną oraz interoperacyjności w obrębie sieci. Ramy te są powiązane z programem modernizacji technologicznej – projektem SESAR – popartym zachętami finansowymi.

Sprawozdanie specjalne nr 18/2017 pt. „Jednolita europejska przestrzeń powietrzna – mimo zmiany nastawienia przestrzeń powietrzna wciąż nie jest jednolita” jest dostępne na stronie internetowej Trybunału (www.eca.europa.eu) w 23 językach UE.