



Στρασβούργο, 11.6.2013
SWD(2013) 207 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Συνοδευτικό έγγραφο

Νομοθετικές προτάσεις

επικαιροποίησης των κανονισμών για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό — ΕΕΟ2+

{COM(2013) 410 final}

{SWD(2013) 206 final}

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Συνοδευτικό έγγραφο

Νομοθετικές προτάσεις

επικαιροποίησης των κανονισμών για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό — EEO2+

1. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

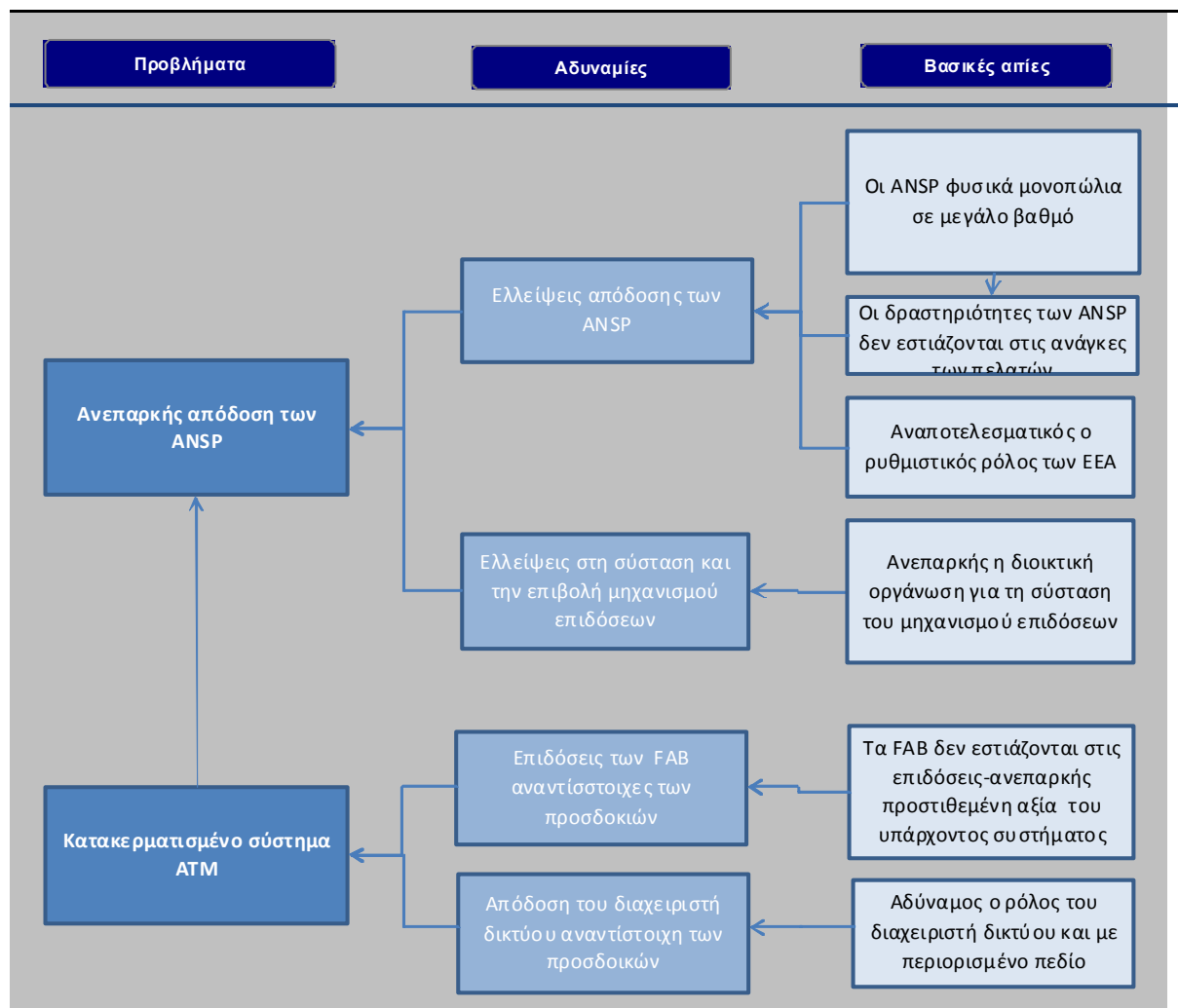
Στόχος της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (EEO) είναι να καταστεί συνολικά αποδοτικότερος ο τρόπος οργάνωσης και διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου. Η πείρα που έχει αποκτηθεί από τη δέσμη EEO I από το 2004 και τη δέσμη EEO II από το 2009 έδειξε ότι οι αρχές και ο προσανατολισμός του EEO ισχύουν πάντοτε και αποτελούν την εγγύηση για τη συνέχιση των υλοποιήσεών τους. Η πρωτοβουλία όμως συνάντησε καθυστερήσεις στην υλοποίησή της. Η δέσμη EEO 2+ αναμένεται ότι θα βελτιώσει την υλοποίηση του EEO II διότι εστιάζεται σε ορισμένα θεσμικά θέματα, καθώς και στην περαιτέρω βελτίωση των επιδόσεων της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Το πρώτο προβληματικό πεδίο που πραγματεύεται η εκτίμηση επιπτώσεων του EEO2+ είναι **η ανεπαρκής απόδοση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS)**. Η παροχή ANS παραμένει σχετικά αναποτελεσματική από άποψη κόστους και απόδοσης των πτήσεων, όπως και από άποψη προσφερόμενης χωρητικότητας. Αυτό καθίσταται σαφές μετά από σύγκριση με τις Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες καλύπτουν εναέριο χώρο παρόμοιου μεγέθους. Στις ΗΠΑ, ο εναέριος χώρος ελέγχεται από έναν μόνον πάροχο υπηρεσιών σε αντίθεση με τους 38 παρόχους κατά τη διαδρομή στην Ευρώπη. Ο Αμερικανός πάροχος υπηρεσιών ελέγχει σχεδόν 70% περισσότερες πτήσεις με 38% λιγότερο προσωπικό. Οι κύριες αιτίες αυτής της διαφοράς στην παραγωγικότητα είναι οι αδυναμίες που σημειώθηκαν στην Ευρώπη στην καθιέρωση και την επιβολή μηχανισμού επιδόσεων, η αναποτελεσματικότητα των εποπτικών αρχών και ο δυσανάλογα υψηλός αριθμός του υποστηρικτικού προσωπικού που απασχολούν οι πάροχοι υπηρεσιών.

Το δεύτερο κύριο πρόβλημα που αντιμετωπίζεται είναι το **κατακερματισμένο σύστημα ATM**. Το ευρωπαϊκό σύστημα ATM αποτελείται από 27 εθνικές αρχές, οι οποίες εποπτεύουν περισσότερους από εκατό παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), με τις αναμενόμενες διαφορές σε συστήματα, κανόνες και διαδικασίες. Είναι μεγάλο το πρόσθετο κόστος που οφείλεται στο γεγονός ότι η Ευρώπη έχει πολυάριθμους παρόχους υπηρεσιών, ο καθένας από τους οποίους διαθέτει το δικό του σύστημα, συνήθως εκπαιδεύει ο ίδιος το προσωπικό του, δημιουργεί δικές του επιχειρησιακές διαδικασίες και περιορίζεται εδαφικά στην παροχή υπηρεσιών σε μικρό τμήμα εναερίου χώρου. Για να αντιμετωπισθεί ο κατακερματισμός, με τον EEO καθιερώθηκε η ιδέα των διασυννοριακών λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου (FAB) και του κεντρικού διαχειριστή δικτύου που θα χειρίζεται ορισμένες υπηρεσίες σε επίπεδο δικτύου. Ωστόσο, τα FAB δεν βασίζονται ακόμη στις επιδόσεις και ο διαχειριστής δικτύου παραμένει εξαιρετικά αδύναμος.

Η πρωτοβουλία EEO 2+ θα επηρεάσει τους περισσότερους ANSP, κράτη μέλη, χρήστες του εναερίου χώρου, την Επιτροπή και τον EASA.

Προβλήματα, αδυναμίες και πρωταρχικές αιτίες



2. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ

Τα άρθρα 58, 90, και 100 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης επεκτείνουν στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών της ΕΕ τους στόχους της εσωτερικής αγοράς στις αερομεταφορές.

Οι δράσεις των κρατών μελών μεμονωμένα δεν μπορούν να εξασφαλίσουν τη βελτίωση της χωρητικότητας και της ασφάλειας πτήσεων και, ταυτόχρονα, τη μείωση του κόστους των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην ΕΕ. Όταν συμφώνησαν τα κράτη μέλη στις δέσμες EEO I και EEO II, αναγνώρισαν ότι ο κατακερματισμός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου, ο οποίος οφείλεται σε εθνικούς κανόνες και γεωγραφικά σύνορα, είναι ο πυρήνας του προβλήματος.

3. ΣΤΟΧΟΙ

Γενικός στόχος:

Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού αεροπορικού συστήματος σε σύγκριση με άλλες παρεμφερείς περιοχές, και ιδίως περαιτέρω ανάπτυξη της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Ειδικοί στόχοι:

ΕΣ1:	Βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ως προς την απόδοση
ΕΣ2:	Βελτίωση της χρήσης της ικανότητας διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

Επιχειρησιακοί στόχοι:

ΕπΣ1:	Εξασφάλιση διαφανούς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, με βάση τις αρχές της αγοράς και την αξία που παρέχεται στον πελάτη.
ΕπΣ 2:	Ενίσχυση του ρόλου των εθνικών εποπτικών αρχών
ΕπΣ 3:	Ενίσχυση της διαδικασίας καθορισμού στόχων και της επιβολής μηχανισμού επιδόσεων (καθώς και ενίσχυση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων/της επιτροπής εξέτασης των επιδόσεων (PRB/PRU)
ΕπΣ 4:	Στρατηγικός αναπροσανατολισμός των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου
ΕπΣ 5:	Ενίσχυση της διοικητικής οργάνωσης και του επιχειρησιακού πεδίου του διαχειριστή δικτύου

4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Μετά από ανάλυση και διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους, καθορίστηκε ευρεία δέσμη μέτρων σε έξι πεδία πολιτικής, με τα οποία είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν όλα τα κύρια προβλήματα που περιγράφηκαν προηγουμένως.

Βασική αιτία προβληματικών πεδίων	Τομείς πολιτικής	Εξετασθείσες επιλογές πολιτικής
Προβληματικό πεδίο 1: Ανεπαρκής απόδοση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας		
Οι ANSP είναι σε μεγάλο βαθμό φυσικά μονοπώλια	1: Υποστηρικτικές υπηρεσίες	1.1 — Καμία ενέργεια
		1.2 — Λειτουργικός διαχωρισμός των υποστηρικτικών υπηρεσιών
		1.3 — Δομικός διαχωρισμός των υποστηρικτικών υπηρεσιών
Οι δραστηριότητες των ANSP δεν εστιάζονται στις ανάγκες του πελάτη	2: Εστίαση των ANSP στις ανάγκες του πελάτη	2.1 — Καμία ενέργεια
		2.2 — Βελτιωμένη διαβούλευση και αποδοχή ορισμένων επενδυτικών σχεδίων από τους χρήστες του εναερίου χώρου.
		2.3 – 2.2 συν συμμετοχή των ομάδων χρηστών του εναερίου χώρου στη διοίκηση ANSP
Αναποτελεσματικός ρυθμιστικός ρόλος των ΕΕΑ	3: Αναποτελεσματικός ρόλος των ΕΕΑ	3.1 — Καμία ενέργεια.
		3.2 — Καθιέρωση αμοιβαίας συνεργασίας, συντονισμού σε επίπεδο ΕΕ και από κοινού αξιοποίησης των εμπειρογνομώνων
		3.3 – 3.2 συν θεσμικός διαχωρισμός των ΕΕΑ από τους ANSP
Αναποτελεσματική διοικητική οργάνωση του μηχανισμού επιδόσεων	4: Διοικητική οργάνωση του μηχανισμού επιδόσεων	4.1 — Καμία ενέργεια
		4.2 — Μειωμένη συμμετοχή των κρατών μελών στον καθορισμό των στόχων. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (PRB) υπό την εποπτεία της Επιτροπής.
		4.3 — Δυνατότητα των κρατών μελών να ορίσουν απευθείας τον PRB, αλλά καθορισμός των στόχων από τον PRB χωρίς διαδικασία επιτροπής.
Προβληματικό πεδίο 2: Κατακερματισμένο σύστημα ATM		
Τα FAB δεν βασίζονται στις επιδόσεις και η τρέχουσα διαμόρφωσή τους δεν έχει αρκετή προστιθέμενη αξία	5: Αναπροσανατολισμός των FAB	5.1 — Καμία ενέργεια.
		5.2 — Καθορισμός πιο επιτακτικών και εφικτών στόχων/κριτηρίων για τα FAB
		5.3 — Δημιουργία πιο ευέλικτου και αποδοτικού μοντέλου για τα FAB βάσει επιδόσεων
		5.4 — Προσέγγιση από τα άνω προς τα κάτω, με τη σύσταση νέου φορέα από τον PRB και του διαχειριστή δικτύου για τον σχεδιασμό της παροχής υπηρεσιών

Βασική αιτία προβληματικών πεδίων	Τομείς πολιτικής	Εξετασθείσες επιλογές πολιτικής
Αδύναμος ο ρόλος του διαχειριστή δικτύου και περιορισμένο το πεδίο του	6: Ο ρόλος του διαχειριστή δικτύου	6.1 — Καμία ενέργεια
		6.2 — Περισσότερο επιχειρησιακή διοίκηση με βάση τον κλάδο και απλούστευση της διαχείρισης στρατηγικών θεμάτων από την Ένωση και τα κράτη
		6.3 — Σύσταση κοινής επιχείρησης από τον κλάδο που θα λειτουργεί ως διαχειριστής δικτύου
		6.4 — Όπως στην επιλογή 6.2 ή 6.3, αλλά με τον Eurocontrol στον ρόλο του διαχειριστή δικτύου και πιο ολοκληρωμένου και κεντρικού παρόχου, και στον σχεδιασμό του εναερίου χώρου υπό την ευρεία έννοια.

Επιλογή πολιτικής 1: Υποστηρικτικές υπηρεσίες¹. Η πρώτη επιλογή είναι να μην γίνει τίποτε (1.1). Οι υποστηρικτικές υπηρεσίες είναι δυνατόν να διαχωρισθούν λειτουργικά (επιλογή 1.2) ή δομικά (επιλογή 1.3). Αν διαχωρισθούν λειτουργικά, οι ANSP θα χρειασθεί να εντάξουν στην εσωτερική τους οργάνωση την παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών, κατά τρόπο που οι υπηρεσίες αυτές να είναι διακριτές ως ανεξάρτητη επιχειρηματική μονάδα. Αν επιλεγεί π δομικός διαχωρισμός τους, τα περιουσιακά στοιχεία και το προσωπικό που απαιτούνται για την παροχή των υποστηρικτικών υπηρεσιών θα πρέπει να μεταφερθούν σε άλλη οργάνωση ανεξάρτητη από τον κύριο πάροχο υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

Επιλογή πολιτικής 2: Εστίαση των ANSP στις ανάγκες των πελατών. Η πρώτη επιλογή είναι να μην γίνει τίποτε (2.1). Για τη δεύτερη επιλογή (2.2) απαιτείται να βελτιωθεί η διαβούλευση με τους χρήστες του εναερίου χώρου και να καταστεί δυνατή η «αποδοχή» των επενδυτικών σχεδίων των ANSP από τις ομάδες χρηστών του εναερίου χώρου. Η επιλογή 2.3 βασίζεται στην επιλογή 2.2 και περιέχει επιπλέον την υποχρεωτική συμμετοχή στο διοικητικό /εποπτικό συμβούλιο για καθεμιά από τις τρεις ομάδες χρηστών του εναερίου χώρου (αεροπορικές εταιρείες, στρατιωτική αεροπορία και γενική αεροπορία/ιδιωτική αεροπλοΐα).

Επιλογή πολιτικής 3: Αναποτελεσματικός ρόλος των εθνικών εποπτικών αρχών (ΕΕΑ). Η πρώτη επιλογή είναι να μην γίνει τίποτε (3.1). Η επιλογή 3.2 εστιάζεται στη δημιουργία στενότερης συνεργασίας μεταξύ των ΕΕΑ και στην ενθάρρυνση της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και την από κοινού αξιοποίηση των εθνικών εμπειρογνομώνων υπό τον EASA. Η επιλογή 3.3 βασίζεται στην επιλογή 3.2 αλλά απαιτεί πλήρη θεσμικό διαχωρισμό των ΕΕΑ από τους ANSP που εποπτεύουν, αντί του υπάρχοντος λειτουργικού διαχωρισμού.

Επιλογή πολιτικής 4: Διοικητική οργάνωση του μηχανισμού επιδόσεων. Εάν επιλεγεί η επιλογή να μην γίνει τίποτε (4.1), θα είναι αδύνατον να επιτευχθούν οι αρχικοί στόχοι του ΕΕΟ για το 2020. Με την επιλογή 4.2, η διαδικασία καθορισμού των στόχων θα συρρικνωθεί και θα περιορισθεί η δυνατότητα επιρροής των κρατών μελών. Με την επιλογή 4.3 θα αντιστραφεί η υπάρχουσα κατάσταση διορισμού διότι θα επιτρέπει στα κράτη μέλη (αντί της Επιτροπής) να ορίζουν τα μέλη του PRB, με αυστηρά κριτήρια ανεξαρτησίας όμως. Ο PRB θα είναι πλέον εκείνος θα καθορίζει τους στόχους και θα εκλείψει τελείως η διαδικασία επιτροπής ώστε η διαδικασία να είναι ταχύτερη και αποδοτική.

Επιλογή πολιτικής 5: Αναπροσανατολισμός των FAB. Με την επιλογή να μην γίνει τίποτε (5.1) η διαδικασία θα παρέμενε αργή και ο προσανατολισμός των FAB δεν θα ήταν οι επιδόσεις. Με την επιλογή 5.2 αντικαθίστανται τα τρέχοντα κριτήρια με επιτακτικούς στόχους. Με την επιλογή 5.3 τα FAB γίνονται πιο ευέλικτα εργαλεία βελτίωσης των

¹ Υπηρεσίες όπως οι αεροναυτικές πληροφορίες, οι επικοινωνίες, η πλοήγηση, η επίβλεψη ή η μετεωρολογία, οι οποίες υποστηρίζουν τους παρόχους κύριων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

επιδόσεων. Ο σχεδιασμός του εναερίου χώρου θα μεταφερθεί βαθμιαία στον διαχειριστή δικτύου (το ανώτερο επίπεδο επάνω από τα FAB). Με την επιλογή 5.4, δημιουργείται κεντρικός φορέας σχεδιασμού για τον ανασχεδιασμό του εναερίου χώρου της ΕΕ με βάση 4-6 μείζονα τμήματα παραχώρησης.

Επιλογή πολιτικής 6: Ο ρόλος του διαχειριστή δικτύου. Με την επιλογή να μην γίνει τίποτα (6.1), ο διαχειριστής δικτύου θα συνεχίσει να αναπτύσσεται με βάση την τρέχουσα νομική κάλυψη και καθήκοντα. Με την επιλογή 6.2, δημιουργείται ένα σύστημα διοίκησης σε δύο επίπεδα. Τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να έχουν δικαίωμα βέτο σε θέματα εθνικής κυριαρχίας, την επιχειρησιακή διοίκηση θα έχει όμως ο κλάδος. Με την επιλογή 6.3, ο διαχειριστής δικτύου θα καταστεί κοινή επιχείρηση του κλάδου. Όπως και στις επιλογές 6.2 και 6.3, για την επιλογή 6.4 θα απαιτηθεί διοικητική μεταρρύθμιση ώστε να βελτιωθεί ο ρόλος του κλάδου. Άλλο κύριο χαρακτηριστικό της επιλογής 6.4 είναι η ιδέα των κεντρικών υπηρεσιών, στις οποίες θα συγκεντρωθούν ορισμένες νέες ATM λόγω δεδομένων σχετικών με το SESAR.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Επειδή το επίκεντρο είναι περισσότερο η οικονομική απόδοση, οι κύριες επιπτώσεις της παρούσας πρωτοβουλίας είναι οικονομικές και κοινωνικές, ενώ οι περιβαλλοντικές είναι κατά βάση έμμεσες.

5.1. Ενοποιημένη δομή και υποστηρικτικές υπηρεσίες

Η επιλογή 1.2 (*λειτουργικός διαχωρισμός*) αποφέρει περιορισμένα οφέλη, κυρίως ως προς τη διαφάνεια του κόστους των υποστηρικτικών υπηρεσιών. Η επιλογή 1.3 (*δομικός διαχωρισμός*) είναι πιθανότερο να ενθαρρύνει τον ανταγωνισμό στις ANS και να μειώσει το κόστος των αεροπορικών εταιρειών. Ωστόσο, τα οφέλη απόδοσης θα έχουν ως αντίτιμο πιο απαιτητικές συνθήκες εργασίας και μειωμένη απασχόληση στους ANSP. Συνεπώς, η επιλογή 1.3 είναι η καλύτερη για τις επιδόσεις, ενώ η επιλογή 1.2 επαυξάνει τη βελτίωση των επιδόσεων με λιγότερες απολύσεις και άγχος για τους απασχολούμενους των ANSP.

5.2. Εστίαση των ANSP στις ανάγκες των πελατών

Τόσο η επιλογή 2.2. (*βελτιωμένη διαβούλευση και αποδοχή*) όσο και η επιλογή 2.3. (*διοικητικό συμβούλιο*) έχουν θετικές επιπτώσεις στη συνολική απόδοση και ικανότητα, αλλά και ορισμένες αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες απασχόλησης στους ANSP. Τα μεν οφέλη της επιλογής 2.3 είναι οριακά υψηλότερα από εκείνα της επιλογής 2.2, αλλά η επιλογή 2.3 εμπεριέχει υψηλότερους κινδύνους και θα είναι πιο δύσκολη η εφαρμογή της πολιτικά. Συνεπώς, η επιλογή 2.2 είναι η πιο ισορροπημένη ως προς το βραχυπρόθεσμο και το μακροπρόθεσμο κόστος και όφελος.

5.3. Αναποτελεσματικός ο ρόλος των ΕΕΑ

Η επιλογή 3.3, η οποία προσθέτει θεσμικό διαχωρισμό στην επιλογή 3.2 (*αμοιβαία συνεργασία και από κοινού αξιοποίηση των εμπειρογνομώνων*), αποφέρει υψηλότερα οφέλη, ταυτόχρονα όμως είναι υψηλότερος ο πολιτικός κίνδυνος. Μολονότι οι σχετικοί με την επιλογή 3.2 κίνδυνοι είναι μικρότεροι, τα οφέλη είναι επίσης αισθητά χαμηλότερα. Συνεπώς, η επιλογή 3.3 είναι η προτιμητέα.

5.4. Διοικητική οργάνωση του μηχανισμού επιδόσεων

Οι επιλογές 4.2 και 4.3 έχουν παρεμφερή αποτελέσματα, αλλά διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό ως προς τους σχετικούς (πολιτικούς) κινδύνους. Για την επιλογή 4.2 (*μειωμένη εμπλοκή των κρατών μελών*), ο κίνδυνος συνδέεται με την πιθανότητα να επιτευχθεί συμφωνία των κρατών μελών επί της πρότασης. Η επιλογή 4.3 (*απευθείας διορισμός του PRB από τα κράτη μέλη*,

χωρίς διαδικασία επιτροπής) εμπεριέχει τον σοβαρό κίνδυνο να απολέσει η ΕΕ τον έλεγχο του μηχανισμού επιδόσεων. Η επιλογή βασίζεται σε ανάλυση της επικινδυνότητας, η οποία κλίνει υπέρ της επιλογής 4.2.

5.5. Αναπροσανατολισμός των FAB

Η επιλογή 5.4 (διαμόρφωση των FAB από επάνω προς τα κάτω) έχει πολύ μεγαλύτερα οφέλη ως προς την απόδοση και τη χωρητικότητα, αλλά θα είναι επίσης η πιο δύσκολη πολιτικά στην εφαρμογή της και εμπεριέχει ορισμένους σοβαρούς κινδύνους τεχνικής υλοποίησης. Η επιλογή 5.3 (ευέλικτα FAB) περιέχει χονδρικά τα ίδια οφέλη με την επιλογή 5.2 (επιτακτικοί στόχοι), αλλά είναι πιο ευθυγραμμισμένη με τις σχετικές αρχές του μηχανισμού επιδόσεων. Έχει επίσης πρόσθετες δυνατότητες εάν συνδυασθεί έξυπνα με άλλες επιλογές. Θα μπορούσε να προταθεί επομένως ως προτιμητέα, με την προϋπόθεση ότι θα καθορισθεί προθεσμία της ιδέας σχεδιασμού των FAB.

5.6. Ρόλος του διαχειριστή δικτύου

Η επιλογή 6.4 (Eurocontrol ως διευρυμένος διαχειριστής δικτύου) έχει τα μεγαλύτερα οφέλη ως προς την απόδοση και τη χωρητικότητα. Το μόνο θέμα είναι εάν πρέπει να συνδυασθεί με το διοικητικό μοντέλο της επιλογής 6.2 (επιχειρησιακή διοίκηση από τον κλάδο) ή της επιλογής 6.3 (κοινή επιχείρηση του κλάδου). Η επιλογή 6.3 έχει ένα ελαφρύ πλεονέκτημα, διότι η οργάνωση θα απαιτήσει ενδεχομένως πιο δραστική απόδοση εάν προέλθει πλήρως από τον κλάδο αντί της κρατικής οργάνωσης που συνεχίζει να υπερασπίζεται τα εθνικά κατεστημένα. Εφόσον ο διαχειριστής δικτύου που θα παρέχει κεντρικές υπηρεσίες είναι ένας ANSP όπως όλοι οι άλλοι, θα είναι εύλογο να ευνοηθεί η διαχείριση από τον κλάδο και να προτιμηθεί συνδυασμός των επιλογών 6.4 και 6.3.

6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

Συνολικά, εξετάστηκαν 20 επιλογές πολιτικής σε 6 διαφορετικούς τομείς πολιτικής. Στη συνέχεια συνδυάστηκαν για τη διαμόρφωση 3 σεναρίων πολιτικής:

Σενάριο πολιτικής 1: Βασικό σενάριο	Σενάριο πολιτικής 2: Βελτιστοποιημένο ως προς τον κίνδυνο	Σενάριο πολιτικής 3: Βελτιστοποιημένο ως προς τις επιδόσεις
Καμία ενέργεια	Επιλογή 1.2 Λειτουργικός διαχωρισμός των υποστηρικτικών υπηρεσιών	Επιλογή 1.3 Δομικός διαχωρισμός των υποστηρικτικών υπηρεσιών
	Επιλογή 2.2 Βελτιωμένη διαβούλευση και αποδοχή	Επιλογή 2.2 Βελτιωμένη διαβούλευση και αποδοχή
	Επιλογή 3.2 Αμοιβαία συνεργασία και κοινή αξιοποίηση εμπειρογνομώνων	Επιλογή 3.3 3.2+ Θεσμικός διαχωρισμός των ΕΕΑ από τους ANSP
	Επιλογή 4.2 Μειωμένη εμπλοκή των κρατών μελών	Επιλογή 4.2 Μειωμένη εμπλοκή των κρατών μελών
	Επιλογή 5.2 Επιτακτικοί στόχοι για τα FAB	Επιλογή 5.3 Ευέλικτα FAB
	Επιλογή 6.3 Κοινή κλαδική επιχείρηση	Επιλογές 6.4+6.3 Κοινή κλαδική επιχείρηση + Eurocontrol ως διευρυμένος διαχειριστής δικτύου

Οι επιλογές 2.3, 4.3 και 5.4 απορρίφθηκαν ως πολύ ριψοκίνδυνες πολιτικά και με περιορισμένα ή αβέβαια οφέλη. Η επιλογή 6.2 εγκαταλείφθηκε διότι τα οφέλη της ήταν απλώς οριακά σε σύγκριση με τα βασικό σενάριο.

Με το σενάριο 2 απαιτείται μέτρια βελτίωση, με ελάχιστους πολιτικούς κινδύνους, διότι εγκαταλείπονται οι πιο διαφιλονικούμενες πολιτικές επιλογές, ήτοι ο δομικός διαχωρισμός των υποστηρικτικών υπηρεσιών (επιλογή 1.3) και ο δομικός διαχωρισμός των ΕΕΑ από τους

ANSP (επιλογή 3.3). Ωστόσο, έτσι αποκλείεται η δυνατότητα εφαρμογής της επιλογής 5.3 (διαμόρφωση πιο ευέλικτων FAB), διότι αυτό θα είχε έννοια μόνον υπήρχε διαχωρισμός των υπηρεσιών των ANSP.

Το σενάριο εμπεριέχει υψηλότερο κίνδυνο να διατυπωθούν αντιρρήσεις, αλλά έχει δυνατότητες σημαντικής βελτίωσης των επιδόσεων με την καθιέρωση πιο φιλόδοξων επιλογών πολιτικής και με τη δημιουργία συνεργειών μεταξύ επιλογών.

Σύγκριση των σεναρίων πολιτικής

	Σενάριο πολιτικής 1 Βασικό σενάριο	Σενάριο πολιτικής 2: Βελτιστοποιημένο ως προς τον κίνδυνο	Σενάριο πολιτικής 3 Βελτιστοποιημένο ως προς τις επιδόσεις *
ΣΥΝΟΨΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ			
Οικονομικές επιπτώσεις:			
Οικονομική απόδοση	0	>250 εκατ. ευρώ ετησίως	>780 εκατ. ευρώ ετησίως
Απόδοση πτήσεων	0	> 1.6 δισεκατ. ευρώ ετησίως	>2 δισεκατ. ευρώ ετησίως
Χωρητικότητα/καθυστερήσεις	0	> 120 εκατ. ευρώ ετησίως	>150 εκατ. ευρώ ετησίως
Διοικητικό κόστος	0	-7.9-9.7 εκατ. ευρώ ετησίως.	-13.8-16.8 εκατ. ευρώ ετησίως
Μακροοικονομικές επιπτώσεις			
Ετήσιο ΑΕΠ. 2020/2030	0	~600 εκατ. ευρώ /700 εκατ. ευρώ	~750 εκατ. ευρώ /900 εκατ. ευρώ
Απασχόληση 2030	0	~+10 000	~+13 000
Από την οποία απασχόληση τις αεροπορικές εταιρείες την περίοδο 2020/2030	0	+	~+500/+3000
Κοινωνικές επιπτώσεις:			
Απασχόληση και συνθήκες εργασίας για τους εργαζόμενους σε			
ΕΕΑ	0	+	~+80 θέσεις εργασίας
ANSP	0	~ -3400	~ -9400
Ασφάλεια πτήσεων	0	+	++
Περιβαλλοντικές επιπτώσεις:			
Θόρυβος	0	0	0
Εκπομπές	0	++	++
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ/ ΑΠΟΔΟΣΗ/ ΣΥΝΟΧΗ			
Αποτελεσματικότητα:			
<i>Ειδικόι στόχοι:</i>			
ΕΣ1: Βελτίωση των επιδόσεων της ATS ως προς την απόδοση	0	++	+++
ΕΣ 2: Βελτίωση της χρήσης της χωρητικότητας ATM	0	+	+
Απόδοση, εξαιρουμένων των μακροοικονομικών επιπτώσεων	0	Καθαρό όφελος ~ 1960 εκατ. ευρώ ετησίως	Καθαρό όφελος ~ 2915 εκατ. ευρώ ετησίως
Συνοχή	0	+	++

Όσον αφορά την **αποτελεσματικότητα**, η διαφορά μεταξύ των δύο σεναρίων είναι μικρότερη από την κοινή επιλογή του μηχανισμού επιδόσεων στην επιλογή 2.2. Ωστόσο, ως προς την **απόδοση**, το μικρό πρόσθετο διοικητικό κόστος του σεναρίου 3 τριπλασιάζει τα οφέλη απόδοσης, η οποία υπερβαίνει περίπου το 1 δισεκατομμύριο σε άμεσο όφελος ως προς την επιλογή 2. Επιπλέον, αμφότερα τα σεναρία θα ευνοήσουν την ανάπτυξη του αεροπορικού κλάδου, στον οποίο θα δημιουργηθούν 10.000 θέσεις εργασίας εάν επιλεγεί το σενάριο 2, και περίπου 13.000 θέσεις εργασίας εάν επιλεγεί το σενάριο 3. Όσον αφορά τη **συνοχή**, το σενάριο βελτιωμένων επιδόσεων αρμόζει καλύτερα στη συνολική θεώρηση του μηχανισμού επιδόσεων στο πλαίσιο του ΕΕΟ.

Εν κατακλείδι, το σενάριο βελτιωμένων επιδόσεων 3 θεωρείται η προτιμητέα επιλογή πολιτικής.

7. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η Επιτροπή θα αξιολογήσει εάν επιτεύχθηκαν οι στόχοι της πρωτοβουλίας, καταρχήν 2015 και στη συνέχεια το 2020. Εάν δεν επιτευχθούν οι στόχοι, η Επιτροπή θα εξετάσει ποια είναι τα επιπλέον μέτρα που χρειάζεται να ληφθούν να την επίτευξή τους.

Οι βελτιώσεις θα παρακολουθούνται μέσω των ετήσιων εκθέσεων του φορέα εξέτασης των επιδόσεων για την απόδοση του συστήματος ATM της ΕΕ και μέσω των μηνιαίων εκθέσεων που θα εκδίδει ο διαχειριστής δικτύου. Οι κύριοι δείκτες είναι:

Ειδικό στόχο	Δείκτες παρακολούθησης
ΕΣ1: Βελτίωση των επιδόσεων της ATS ως προς την απόδοση	<ul style="list-style-type: none">• Καθυστερήσεις (min/πτήση)• Κόστος των ANSP που μεταφέρεται στους χρήστες• Μείωση του μέσου μήκους των πτήσεων• Μείωση των εκπομπών
ΕΣ 2: Βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας	<ul style="list-style-type: none">• Απόδοση της πτήσης κατά τη διαδρομή• Βελτίωση της κίνησης στους διαδρόμους σε αερολιμένες που σήμερα παρουσιάζουν συμφόρηση