



Strasbourg, 11.6.2013  
SWD(2013) 207 final

**KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT**  
**MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE**

*Lisatud dokumendile:*

**Õigusakti ettepanekud**

**ühtse Euroopa taeva algatust käsitlevate õigusaktide ajakohastamiseks — SES2+**

{COM(2013) 410 final}

{SWD(2013) 206 final}

**KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT**

**MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE**

*Lisatud dokumendile:*

**Õigusakti ettepanekud**

**ühtse Euroopa taeva algatust käsitlevate õigusaktide ajakohastamiseks — SES2+**

**1. PROBLEEMI MÄÄRATLEMINE**

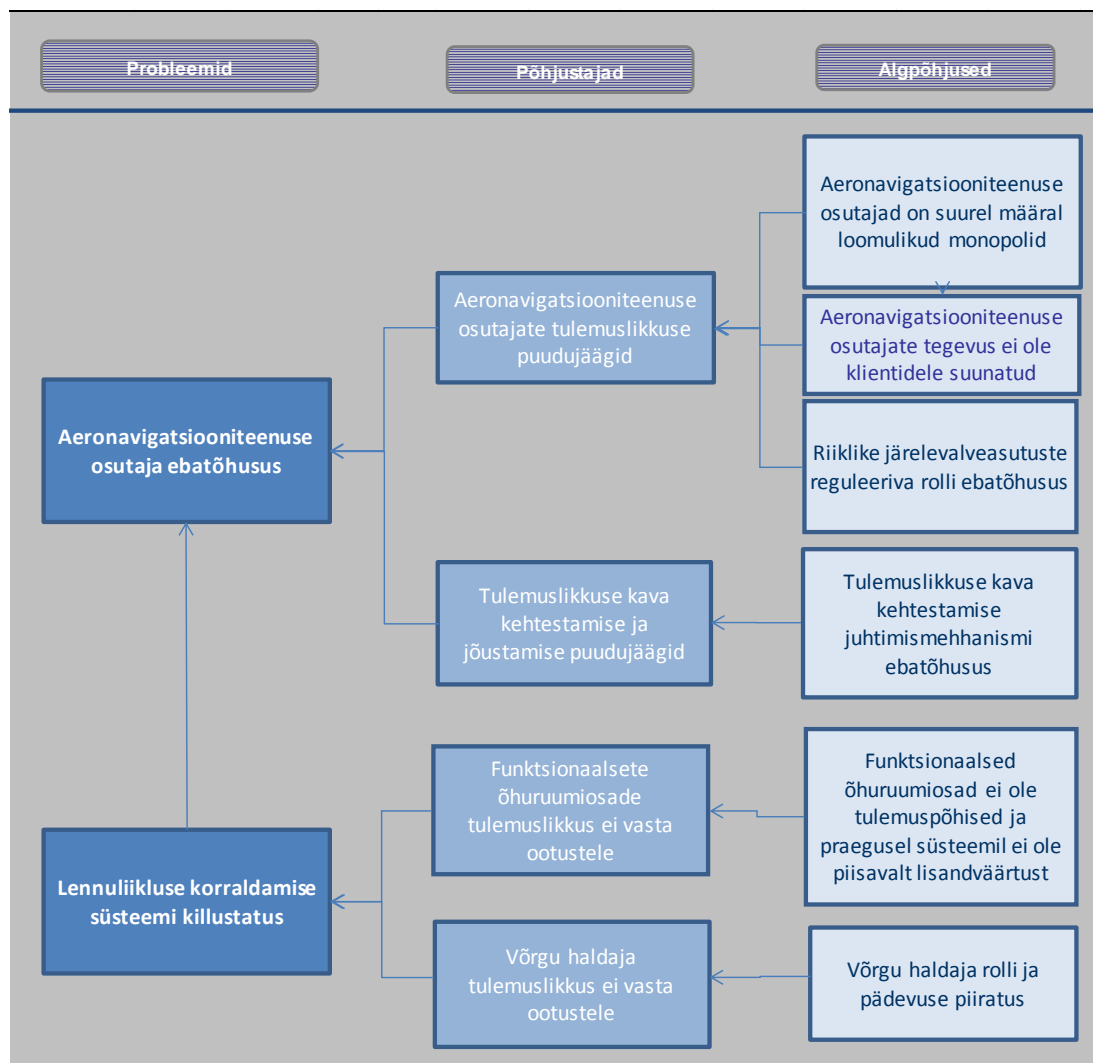
Ühtse Euroopa taeva algatuse eesmärk on suurendada Euroopa õhuruumi korralduse ja juhtimise üldist tõhusust. 2004. aastal vastu võetud ühtse Euroopa taeva esimese õigusaktide paketiga (SES I) ja 2009. aastal vastu võetud ühtse Euroopa taeva teise õigusaktide paketiga (SES II) seotud kogemus on näidanud, et ühtse Euroopa taeva algatuse põhimõtted ja suundumused on õiged ning nende rakendamise jätkamine on õigustatud. Paraku esineb algatuse rakendamisel viivitusi. Meetmepakett SES 2+ peaks kiirendama ühtse Euroopa taeva teise õigusaktide paketi rakendamist, keskendudes teatavatele institutsioonilistele küsimustele ning sellele, kuidas jätkata aeronavigatsiooniteenuse osutamise tulemuslikkuse suurendamist.

Esimene SES2+ mõjuhinnaangus käsitletud probleem on **aeronavigatsiooniteenuse vähene tõhusus**. Aeronavigatsiooniteenuse osutamisel on kulutõhususe ja lendude tõhususe, aga ka pakutava läbilaskevõime seisukohast jätkuvalt suhteliselt palju arenguruumi. See probleem ilmneb selgelt, kui võrrelda Euroopat Ameerika Ühendriikidega, mille õhuruum on sarnase suurusega. USAs kontrollib õhuruumi üks teenuseosutaja, kuid Euroopas tegutseb samas valdkonnas 38 teenuseosutajat. USA teenuseosutaja teenindab 38 % võrra väiksema personaliga peaaegu 70 % rohkem lende. Tööviljakuse sellise erinevuse peamiseks põhjuseks on Euroopa probleemid tulemuslikkuse kava kehtestamisel ja jõustamisel, järelevalveasutuste vähene tõhusus ning teenuseosutajate tugipersonali ebaproportsionaalne suurus.

Teine peamine mõjuhinnaangus käsitletav probleem on **lennuliikluse korraldamise süsteemi killustatus**. Euroopa lennuliikluse korraldamise süsteem koosneb 27 siseriiklikust ametiasutusest, mille järelevalve all on üle 100 aeronavigatsiooniteenuse osutaja ning mille süsteemid, eeskirjad ja protseduurid varieeruvad seetõttu suurel määral. Paljud lisakulud tulenevad teenuseosutajate rohkusest, sest iga teenuseosutaja korraldab hankeid oma süsteemide jaoks, koolitab oma personali enamasti ise, kehtestab oma töökorra ja saab teenuseid pakkuda territoriaalselt piiratud väikeses õhuruumis. Killustatuse vähendamiseks on ühtse Euroopa taeva algatuses esitatud idee piiriülestest funktsionaalsetest õhuruumiosadest ja tsentraliseeritud võrguhaldajast, mis korraldaks teatavate teenuste osutamist võrgu tasandil. Ent funktsionaalsed õhuruumiosad ei toimi veel tulemustele orienteeritult ja võrgu haldaja on endiselt liiga nõrk.

SES 2+ algatus mõjutab enamikku aeronavigatsiooniteenuse osutajatest, liikmesriikide ametiasutusi, õhuruumi kasutajaid ja Euroopa Lennundusohutusametit.

## Probleemid, nende põhjustajad ja algpõhjused



## 2. SUBSIDIAARSUS

Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitega 58, 90 ja 100 laiendatakse siseturu eesmärke ELi ühise transpordipoliitika kontekstis õhutranspordile.

Ainuüksi liikmesriikide võetavate meetmetega ei ole võimalik tagada läbilaskevõime ja ohutuse optimaalset arengut ning vähendada samal ajal ELi lennuliikluse korraldamise teenustega seotud kulude määra. SES I ja SES II pakettide heakskiitmisega kinnitasid liikmesriigid, et kõnealuse probleemi keskpunktis on Euroopa õhuruumi riiklikest eeskirjadest ja geograafilistest piiridest tulenev killustatus.

## 3. EESMÄRGID

### Üldeesmärk

Parandada Euroopa lennundussüsteemi konkurentsivõimet teiste samalaadsete piirkondadega võrreldes ning eelkõige arendada edasi ühtse Euroopa taeva algatust.

### Erieesmärgid

- erriesmärk: Parandada lennuliiklusteenuste osutamise tõhusust.
- erriesmärk: Suurendada lennuliikluse korraldamise võimekust.

## Tegevuseesmärgid

1. tegevuseesmärk:	Tagada, et aeronavigatsiooniteenuste osutamine on läbipaistev ja põhineb turupõhimõtetal ning lisaväärtusel.
2. tegevuseesmärk:	Tugevdada riiklike järelevalveasutuste rolli.
3. tegevuseesmärk:	Toetada eesmärkide püstitamise ja tulemuslikkuse kava jõustamise protsessi (sh tugevdada tulemuslikkuse hindamise asutust/tulemuslikkuse hindamise üksust).
4. tegevuseesmärk:	Alustada funktsionaalsete õhuruumiosade strateegilist ümberkujundamist.
5. tegevuseesmärk:	Suurendada võrgu haldaja haldusala ja pädevust.

## 4. POLIITIKAVALIKUD

Analüüsi ja sidusrühmadega konsulteerimise põhjal on kindlaks määratud kuut poliitikavaldkonda hõlmav ulatuslik meetmete komplekt, millel on potentsiaal kõrvaldada kõik eespool kirjeldatud probleemide põhjustajad.

Probleemsete valdkondade algpõhjused	Poliitikavaldkonnad	Kaalutud poliitikavalikud
<b>Probleemne valdkond 1: aeronavigatsiooniteenuse osutamise ebatõhusus</b>		
Aeronavigatsiooniteenuse osutajad on suurel määral loomulikud monopolid	1: Tugiteenused	1.1 — Meetmeid ei võeta.
		1.2 — Tugiteenuste eraldamine tegutsemistasandil.
		1.3 — Tugiteenuste struktuuriline eraldamine.
Aeronavigatsiooniteenuse osutajate tegevus ei ole klientidele suunatud	2: Tarbijate vajaduste toomine aeronavigatsiooniteenuse osutajate tähelepanu keskmesse	2.1 — Meetmeid ei võeta.
		2.2 — Konsulteerimisprotsessi täiustamine ja teatavate investeerimiskavade heakskiitmine õhuruumi kasutajate poolt.
		2.3 – Variandis 2.2 kirjeldatud meetmed, millele lisaks lastakse õhuruumi kasutajarühmadel osaleda aeronavigatsiooniteenuse osutajate juhtimises.
Riiklike järelevalveasutuste reguleeriva rolli ebatõhusus	3: Riiklike järelevalveasutuste rolli ebatõhusus	3.1 — Meetmeid ei võeta.
		3.2 — Vastastikune koostöö, koordineerimine ELi tasandil ja ekspertide koondamine.
		3.3 – Variandis 3.2 kirjeldatud meetmed, millele lisandub riiklike järelevalveasutuste ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate institutsiooniline eraldamine.
Tulemuslikkuse kava kehtestamise juhtimismehhanismi ebatõhusus	4: Tulemuslikkuse kava juhtimismehhanism	4.1 — Meetmeid ei võeta.
		4.2 — Vähendatakse liikmesriikide osalust eesmärkide püstitamise protsessis. Tulemuslikkuse hindamise asutus on komisjoni järelevalve all.
		4.3 — Liikmesriikidel võimaldatakse vahetult nimetada tulemuslikkuse hindamise asutuse liikmeid, kuid asutus püstitab eesmärgid iseseisvalt, ilma komiteemenetluseta.
<b>Probleemne valdkond 2: Killustatud lennuliikluse korraldamise süsteem</b>		
Funktsionaalsed õhuruumiosad ei ole tulemuspõhised ja praegusel süsteemil ei ole piisavalt lisandväärtust	5: Funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi ümberorienteerimine	5.1 — Meetmeid ei võeta.
		5.2 — Funktsionaalsete õhuruumiosade jaoks kehtestatakse normatiivsemad ja paremini jõustatavad eesmärgid/kriteeriumid.
		5.3 — Luuakse paindlikum ja tulemuspõhine funktsionaalsete õhuruumiosade mudel.
		5.4 — Kasutatakse ülevalt alla lähenemisviisi ja luuakse tulemuslikkuse hindamise asutuse ja võrgu haldaja baasil uus teenuste osutamist kujundav üksus.
Võrgu haldaja rolli ja reguleerimisala piiratus	6: Võrgu haldaja roll	6.1 — Meetmeid ei võeta.
		6.2 — Operatiivjuhtimine usaldatakse lennundussektori ettevõtjatele ja lihtsustatakse ELi ja riikide juhtrolli strateegilistes küsimustes.
		6.3 — Võrgu haldaja juhtimiseks luuakse lennundussektori esindajate ühisettevõtte.

Probleemsete valdkondade algpõhjused	Poliitikavaldkonnad	Kaalutud poliitikavalikud
		6.4 — Sama, mis variandid 6.2 ja 6.3, kuid EUROCONTROLi jaoks luuakse roll, mis hõlmab võrgu haldaja ja üldisema tsentraliseeritud teenuseosutaja ülesandeid, sealhulgas õhuruumi kavandamist laiemas tähenduses.

**1. poliitikavalik: Tugiteenused<sup>1</sup>.** Esimene võimalus on meetmeid mitte võtta (variant 1.1). Tugiteenused võivad olla ka tegutsemistasandil (variant 1.2) või struktuuriliselt (variant 1.3) eraldatud. Kui tugiteenused eraldataks tegutsemistasandil, tuleks aeronavigatsiooniteenuse osutajatel korraldada tugiteenuste pakkumine ettevõtte sees nii, et tugiteenuste pakkuja oleks selgelt eristatav äriüksus. Kui valitakse struktuurilise eraldamise tee, siis tuleb tugiteenuste osutamiseks vajalikud varad ja personal üle viia eraldi organisatsiooni, mis on lennujuhtimise põhiteenuse osutajast sõltumatu.

**2. poliitikavalik: Tarbijate vajaduste toomine aeronavigatsiooniteenuse osutajate tähelepanu keskmesse.** Esimene võimalus on meetmeid mitte võtta (variant 2.1). Teise variandi (2.2) puhul on vaja täiustada õhuruumi kasutajatega konsulteerimise protsessi ning võimaldada õhuruumi kasutajarühmadel heaks kiita aeronavigatsiooniteenuse osutajate investeerimiskavad. Variant 2.3 on variandi 2.2 edasiarendus, mille puhul antaks kõigile kolmele õhuruumi kasutajarühmale (lennuettevõtjad, sõjaväelennundus ning üld- ja teenistuslik lennundus) kohustuslik koht aeronavigatsiooniteenuse osutaja juhatuses/nõukogus.

**3. poliitikavalik: Riiklike järelevalveasutuste rolli ebatõhusus.** Esimene võimalus on meetmeid mitte võtta (variant 3.1). Variandi 3.2 puhul keskendutakse tihedama koostöö loomisele riiklike järelevalveasutuste vahel ja soodustatakse parimate tavade vahetamist ja riiklike ekspertide koondamist EASA tegevuse raames. Variant 3.3 on variandi 3.2 edasiarendus, kuid selle puhul on vaja praeguse funktsioonilise eraldamise asemel riiklikud järelevalveasutused nende järelevalve all olevatest aeronavigatsiooniteenuse osutajatest täielikult eraldada.

**4. poliitikavalik: Tulemuslikkuse kava juhtimismehhanism.** Kui otsustatakse meetmete võtmatajätmise variandi (4.1) kasuks, siis on võimatu saavutada ühtse Euroopa taeva algseid 2020. aasta eesmärke. Variandi 4.2 puhul lühendataks eesmärkide püstitamise protsessi ja vähendataks liikmesriikide võimalusi seda mõjutada. Variant 4.3 keeraks praeguse süsteemi tagurpidi, võimaldades liikmesriikidel (ja mitte komisjonil) nimetada tulemuslikkuse hindamise asutuse liikmeid, kuid sundides liikmesriike täitma rangeid sõltumatuse kriteeriume. Tulemuslikkuse hindamise asutus püstitaks seejärel ise eesmärgid ja komiteemenetlus kaotatakse täielikult, et tagada protsessi kiirus ja tõhusus.

**5. poliitikavalik: Funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi ümberorienteerimine.** Meetmete võtmatajätmise variandi (5.1) puhul jätkuaks aeglane protsess ja funktsionaalsete õhuruumiosade süsteem ei muutuks tulemuspõhisemaks. Variandi 5.2 puhul asendatakse praegused funktsionaalsete õhuruumiosade kriteeriumid normatiivsete eesmärkidega. Variandi 5.3 puhul saaks funktsionaalsetest õhuruumiosadest paindlikumad vahendid tulemuslikkuse parandamiseks. Õhuruumi kavandamise ülesanded läheks järk-järgult üle võrgu haldajale (kes asub funktsionaalsetest õhuruumiosadest tasandi võrra kõrgemal). Variandi 5.4 puhul loodaks tsentraliseeritud kavandamisüksus ELi õhuruumi ümberkavandamiseks 4–6 peamisest kontsessioonilepingu plokist lähtudes.

<sup>1</sup> Sellised teenused nagu aeronavigatsiooniteabe teenus, sideteenus, aeronavigatsiooni teenus, seireteenus või meteoroloogiateenus, mida kasutavad lennuliikluse põhiteenuse osutajad.

**6. poliitikavalik: Võrgu haldaja roll.** Meetmete võtmatajätmise variandi (6.1) puhul jätkuks võrgu haldaja praegustest õiguslikest võimalustest ja ülesannetest juhitud areng. Variandi 6.2 puhul loodaks kahetasandiline juhtimissüsteem. Liikmesriikidele jääks endiselt vetoõigus riikliku suveräänsusega seotud küsimustes, kuid operatiivjuhtimise eest vastutaks lennundussektor. Variandi 6.3 puhul saaks võrgu haldajast lennundussektori ühissetevõtte. Nagu variantide 6.2 ja 6.3 puhul, oleks ka variandi 6.4 rakendamiseks vaja lennundussektori rolli täiustavat juhtimissüsteemi reformi. Variandi 6.4 oluline lisaomadus on teenuste tsentraliseeritud osutamine, mille puhul tsentraliseeritaks teatavad uued projektiga SESAR seotud andmetel tuginevad lennuliikluse korraldamise teenused.

## **5. MÕJUHINNANG**

Arvestades, et käesoleva algatuse puhul pannakse suurt rõhku kulutõhususele, on selle peamine mõju majanduslik ja sotsiaalne, samas kui algatuse keskkonnamõju on enamasti kaudne.

### **5.1. Integreeritud struktuuri- ja tugiteenused**

Variand 1.2 (*tugiteenuste eraldamine tegutsemistasandil*) tooks piiratud kasu, eelkõige seoses tugiteenustega seotud kulude läbipaistvusega. Variandi 1.3 (*tugiteenuste struktuuriline eraldamine*) puhul on tõenäolisem, et konkurents aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas suureneb ja lennuettevõtjate kulud vähenevad. Tõhususe suurenemine võib samas aeronavigatsiooniteenuste osutajate puhul kaasa tuua raskemad töötingimused ja tööhõive vähenemine. Seega on variant 1.3 tulemuslikkuse poolest optimaalne, samas kui variandiga 1.2 kaasneks tulemuse osaline paranemine, kuid vähem koondamisi ja raskusi aeronavigatsiooniteenuste osutajate töötajate seas.

### **5.2. Tarbijate vajaduste toomine aeronavigatsiooniteenuse osutajate tähelepanu keskmesse**

Nii variant 2.2 (*konsulteerimise täiustamine ja investeerimiskavade heakskiitmine*) kui ka variant 2.3 (*juhtimises osalemise*) mõjutaks positiivselt üldist tulemuslikkust ja võimekust, kuid avaldaksid samas teatavat negatiivset mõju aeronavigatsiooniteenuste osutajate teenistustingimustele. Kuigi variandist 2.3 tulenev kasu variandiga 2.2 võrreldes veidi suurem, kaasnevad variandiga 2.3 suuremad ohud ja seda oleks poliitiliselt keerulisem rakendada. Seega näivad variandi 2.2 puhul olevat parimas tasakaalus lühi- ja pikaajalised kulud ja tulud.

### **5.3. Riiklike järelevalveasutuste rolli ebatõhusus**

Variand 3.3, mille puhul lisandub variandile 3.2 (*vastastikune koostöö ja ekspertide koondamine*) institutsiooniline eraldatus, annab suuremat kasu, kuid sellega kaasnevad märkimisväärsed poliitilised riskid. Kuigi variandiga 3.2 kaasnevad riskid on väiksemad, on ka sellest saadav kasu tunduvalt väiksem. Seetõttu eelistatakse varianti 3.3.

### **5.4. Tulemuslikkuse kava juhtimismehhanism**

Variandide 4.2 ja 4.3 tulemused on üldjoontes sarnased, kuid nendega kaasnevad väga erinevad poliitilised riskid. Variandi 4.2 puhul (*liikmesriikide osaluse vähendamine*) on risk seotud sellega, kas liikmesriigid ettepaneku suhtes kokkuleppele jõuavad. Variandiga 4.3 (*liikmesriigid nimetavad tulemuslikkuse hindamise asutuse liikmed vahetult, ilma komiteemenetluseta*) kaasneb märkimisväärne oht, et EL kaotab tulemuslikkuse kava üle kontrolli. Valik on tehtud riskihindamisest lähtuvalt, mille tulemusena otsustati variandi 4.2 kasuks.

## 5.5. Funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi ümberorienteerimine

Variandil 5.4 (*ülevalt alla lähenemisviis funktsionaalsetele õhuruumiosadele*) on konkurentsituult kõige suurem positiivne mõju tõhususele ja läbilaskevõimele, kuid samas on seda poliitiliselt väga raske rakendada ja see hõlmab mõningaid tõsiseid tehnilise teostatavusega kaasnevaid ohte. Variandist 5.3 (*paindlikud funktsionaalsed õhuruumiosad*) tulenev kasu on enam-vähem sama, mis variandi 5.2 (*normatiivsed eesmärgid*) puhul, kuid variant 5.3 vastab paremini tulemuslikkuse kava aluspõhimõtetele. Samuti saab varianti 5.3 targalt teiste variantidega kombineerides kasutada ära selle lisapotentsiaali. Seega võib varianti 5.3 soovitada eelistatud variandina tingimusel, et määratakse kindlaks funktsionaalsete õhuruumiosade süsteemi läbivaatamise tähtaeg.

## 5.6. Võrgu haldaja roll

Varianti 6.4 (*EUROCONTROL laiendatud volitustega võrguhaldajana*) mõjuks kõige positiivsemalt tõhususele ja läbilaskevõimele. Ainus küsimus on, kas see tuleks kombineerida variandi 6.2 (*operatiivjuhtimisega tegelevad lennundussektori ettevõtjad*) või variandi 6.3 (*lennundussektori ühissetevõte*) juhtimismudeliga. Variandil 6.3 on teatav eelis, sest täielikult lennundussektori ettevõtjate juhitaval organisatsioonil oleks lihtsam tõhusust arendada kui organisatsioonil, mille juhtimises osalevad liikmesriigid jätkavad riikliku *status quo* kaitsmist. Kuna tsentraliseeritud teenuseid osutav võrgu haldaja tegutseks tavalise aeronavigatsiooniteenuste osutajana, oleks loogiline soodustada lennundussektori ettevõtjate juhtrolli ja käsitada eelistatud variandina variantide 6.4 ja 6.3 kombinatsiooni.

## 6. POLIITIKAVALIKUTE VÕRDLUS

Kokku hinnati 20 poliitikavalikut kuues eri poliitikavaldkonnas. Lisaks kombineeriti poliitikavalikud kolmeks poliitikastenaariumiks.

1. poliitikastenaarium: Lähtestsenaarium	2. poliitikastenaarium: Optimeeritud risk	3. poliitikastenaarium: Optimeeritud tulemuslikkus
Meetmeid ei võeta	Variant 1.2 Tugiteenuste eraldamine tegutsemistasandil	Variant 1.3 Tugiteenuste struktuuriline eraldamine
	Variant 2.2 Täiustatud konsultatsioonid ja heakskiiduõigus	Variant 2.2 Täiustatud konsultatsioonid ja heakskiiduõigus
	Variant 3.2 Vastastikune koostöö ja ekspertide koondamine	Variant 3.3 Variant 3.2 + riiklike järelevalveasutuste ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate institutsiooniline eraldamine
	Variant 4.2 Liikmesriikide osaluse vähendamine	Variant 4.2 Liikmesriikide osaluse vähendamine
	Variant 5.2 Normatiivsed funktsionaalsete õhuruumiosade eesmärgid	Variant 5.3 Paindlikud funktsionaalsed õhuruumiosad
	Variant 6.3 Lennundussektori ühissetevõte	Variandid 6.4 + 6.3 Lennundussektori ühissetevõte ja EUROCONTROL laiendatud pädevusega võrguhaldajana

Variandid 2.3, 4.3 ja 5.4 jäeti kõrvale, sest need on poliitiliselt liiga riskantsed ja nende kasutegur on väike või ebakindel. Variandist 6.2 loobuti, sest sellest saadav kasu oleks lähtestsenaariumiga võrreldes väga väike.

2. stsenaariumi eesmärk on tagada mõõdukad edusammud minimaalsete poliitiliste riskidega ning sellest on välja jäetud poliitiliselt kõige vastuolulisemad variandid, nagu tugiteenuste struktuuriline eraldamine (variant 1.3) ning riiklike järelevalveasutuste ja aeronavigatsiooniteenuse osutajate institutsiooniline eraldamine (variant 3.3). See aga välistab

variandi 5.3 (paindlikumate funktsionaalsete õhuruumiosade loomine), mis tuleks kõne alla üksnes siis, kui aeronavigatsiooniteenused oleks eraldatud.

3. stsenaariumiga kaasneb suurem vastuseisu oht, kuid see võimaldab ambitsioonikamate poliitikavalikute ja variantide vahelise koostoime rakendamise abil tulemuslikkust märkimisväärselt parandada.

### Poliitikastenaariumide võrdlus

	1. poliitikastenaarium: Lähtestsenaarium	2. poliitikastenaarium: Optimeeritud risk	3. poliitikastenaarium: Optimeeritud tulemuslikkus*
<b>MÕJU KOKKUVÕTE</b>			
<b>Majanduslik mõju:</b>			
Kulutõhusus	0	> 250 miljonit € aastas	> 780 miljonit € aastas
Lendude tõhusus	0	> 1.6 miljardit € aastas	> 2 miljardit € aastas
Läbilaskevõime/hilinemised	0	> 120 miljonit € aastas	> 150 miljonit € aastas
Halduskulud	0	-7,9–9,7 miljonit € aastas	-13,8–16,8 miljonit € aastas
<b>Makromajanduslik mõju</b>			
SKP aastas 2020/2030	0	600/700 miljonit €	750/900 miljonit €
Tööhõive 2030	0	~ +10 000	~ +13 000
Millest lennuettevõtjate tööhõive moodustab 2020/2030	0	+	~ +500/+3000
<b>Sotsiaalne mõju:</b>			
Tööhõive ja töötajate töötingimused			
Riiklikes ohutusasutustes	0	+	~ +80 töökohta
Aeronavigatsiooniteenu ste osutajate juures	0	~ -3400	~ -9400
Ohutus	0	+	++
<b>Keskkonnamõju</b>			
Müra	0	0	0
Heitkogused	0	++	++
<b>TULEMUSLIKKUS, TÕHUSUS, SIDUSUS</b>			
<b>Tulemuslikkus:</b>			
<i>Erieesmärgid:</i>			
1. erieesmärk: lennuliiklusteenuste parandamine	0	++	+++
2. erieesmärk: Lennuliikluse korraldamise võimekuse rakendamise parandamine	0	+	+
<b>Tõhusus, välja arvatud makromajanduslikud mõjud</b>	0	Puhaskasu aastas ~ 1960 miljonit €	Puhaskasu aastas ~ 2915 miljonit €
<b>Sidusus</b>	0	+	++

**Tulemuslikkuse** puhul vähendab kahe stsenaariumi vahelist erinevust asjaolu, et mõlemal juhul on otsustatud variandis 2.2 esitatud tulemuslikkuse kava kasuks. Ent **tõhusust** vaadeldes selgub, et 3. stsenaariumi täiendavate halduskulude väiksusega kaasneb kolm korda suurem kulutõhususe kasv. See tähendab, et võrreldes 2. stsenaariumiga on 3. stsenaariumist saadav otsene kasu ligikaudu 1 miljardi euro võrra suurem. Lisaks kaasneks mõlema stsenaariumiga lennundussektori kasv, mis tähendab 2. stsenaariumi puhul 10 000 töökohta lisandumist ja 3. stsenaariumi puhul ligikaudu 13 000 töökohta lisandumist. **Sidususe** aspektist sobib optimeeritud tulemuslikkuse stsenaarium paremini kokku ühtse Euroopa taeva raamistiku tulemuslikkuse kava üldise ideoloogiaga.

Kokkuvõttes peetakse eelistatud poliitikavalikuks 3. stsenaariumi, mille puhul on optimeeritud tulemuslikkus.



## 7. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

Komisjon hindab esmalt 2015. aastal ja seejärel 2020. aastal, kas algatuse eesmärgid on saavutatud. Kui eesmärgid ei ole saavutatud, kaalub komisjon, milliseid täiendavaid meetmeid tuleb eesmärkide saavutamiseks võtta.

Tulemuslikkuse järelevalve toimub tulemuslikkuse hindamise asutuse iga-aastaste ELi lennuliikluse korraldamise süsteemi tulemuslikkust käsitlevate aruannete ja võrgu haldaja igakuiste aruannete kaudu. Peamised näitajad on järgmised:

Erieesmärk	Järelevalvenäitajad
1. erieesmärk: Lennuliiklusteenuste tõhususe parandamine.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Viivitused (minuteid lennu kohta)</li><li>• Kasutajate aeronavigatsiooniteenuse osutajatega seotud kulud</li><li>• Lendude keskmiste kõrvalekallete vähenemine</li><li>• Heitkoguste vähenemine</li></ul>
2. erieesmärk: Lennuliikluse korraldamise võimekuse suurendamine.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Marsruutlendude tõhusus</li><li>• Lennuradade läbilaskevõime parandamine praegu läbilaskevõime ülekoormatuse all kannatavates lennujaamades</li></ul>