



Strasbūrā, 11.6.2013
SWD(2013) 207 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

Tiesību aktu priekšlikumi

Eiropas vienotās gaisa telpas regulējuma atjaunināšanai — SES 2+

{COM(2013) 410 final}

{SWD(2013) 206 final}

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

Tiesību aktu priekšlikumi

Eiropas vienotās gaisa telpas regulējuma atjaunināšanai — *SES 2+*

1. PROBLĒMAS RAKSTUROJUMS

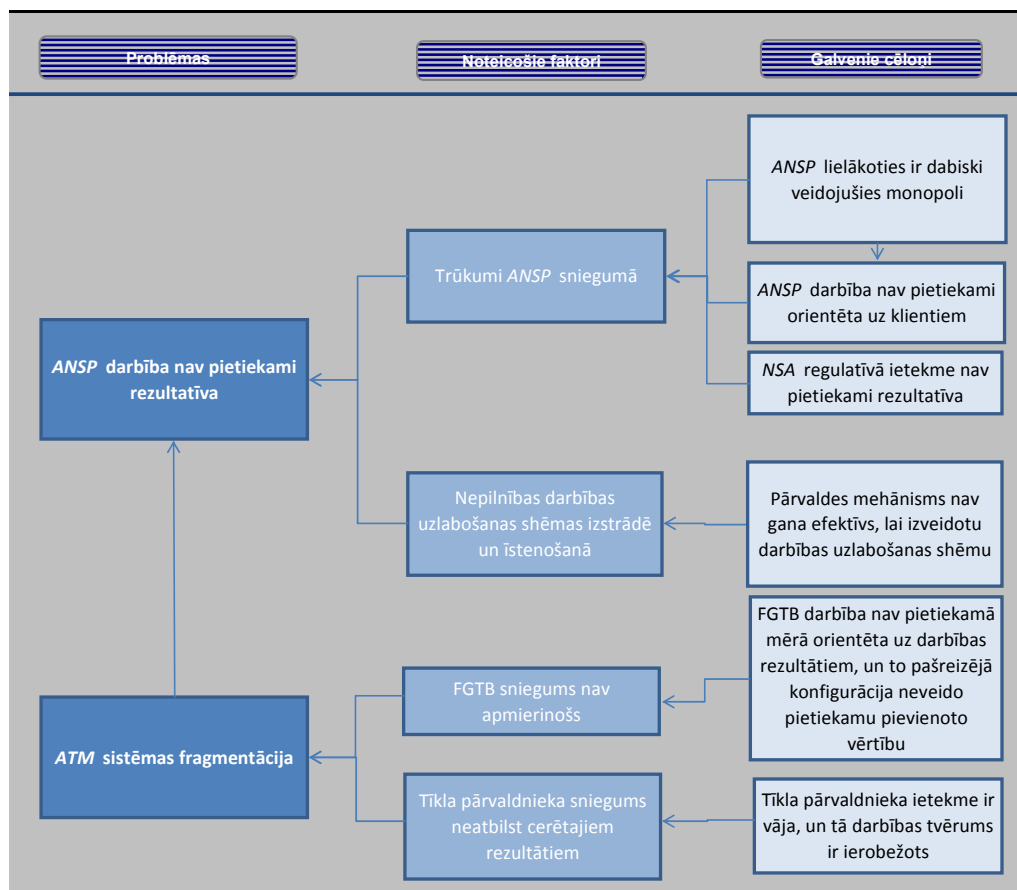
Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) iniciatīvas nolūks ir uzlabot Eiropas gaisa telpas organizācijas un pārvaldības vispārējo efektivitāti. Pieredze, kas gūta kopš 2004. gada, īstenojot *SES I*, un kopš 2009. gada, īstenojot *SES II*, liecina, ka *SES* principi un vadlīnijas ir joprojām aktuāli un ka ir pamats turpināt tos piemērot. Tomēr iniciatīvas īstenošanā ir vērojama kavēšanās. *SES 2+* noteikumu kopumam būtu jāuzlabo *SES II* īstenošana, galvenos centienus veltot zināmiem institucionāliem jautājumiem, kā arī turpmākiem darbības uzlabojumiem aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā.

Pirmais problēmjautājums, kas tika aplūkots *SES 2+* ietekmes novērtējumā, ir tas, ka **aeronavigācijas pakalpojumi (*ANS*) netiek sniegti pietiekami efektīvi**. *ANS* sniegšana joprojām notiek salīdzinoši neefektīvā veidā gan izmaksu, gan lidojumu efektivitātes, gan piedāvātās kapacitātes izteiksmē. Tas ir jo īpaši uzskatāmi redzams, aplūkojot ASV, kam ir līdzīga apmēra gaisa telpa. Amerikas Savienotajās Valstīs gaisa telpu kontrolē viens pakalpojumu sniedzējs salīdzinājumā ar 38 maršruta pakalpojumu sniedzējiem Eiropā. ASV pakalpojumu sniedzējs kontrolē par 70 % lielāku lidojumu skaitu ar personālu, kurā ir par 38 % mazāk darbinieku. Šo produktivitātes atšķirību galvenie cēloņi ir Eiropas trūkumi darbības uzlabošanas shēmas izveidē un piemērošanā, uzraudzības iestādes, kuru darbība nav rezultatīva, kā arī neproporcionāli lielais palīgpersonāla darbinieku skaits, kurus nodarbina pakalpojumu sniedzēji.

Otrais problēmas pamata cēlonis, kas tiek aplūkots, ir ***ATM* sistēmas fragmentācija**. Eiropas *ATM* sistēmu veido 27 nacionālās iestādes, kas pārrauga vairāk nekā simtu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (*ANSP*), kuru sistēmas, noteikumi un procedūras neizbēgami atšķiras. Ir daudz papildu izmaksu, kas rodas Eiropā minētā lielā pakalpojumu sniedzēju skaita dēļ, no kuriem katram ir jāiepērk sava sistēma, jāapmāca savs personāls, jāizstrādā savas darba procedūras un kas ir ģeogrāfiski ierobežots un var nodrošināt pakalpojumus mazā gaisa telpas segmentā. Lai pārvarētu šo fragmentāciju, *SES* ieviesa pārnacionālo funkcionālo gaisa telpas bloku (*FGTB*) koncepciju un centralizētu tīkla pārvaldnieku konkrētu tīkla līmeņa pakalpojumu administrēšanai. Tomēr *FGTB* vēl nav pilnībā gatavi darbībai, un tīkla pārvaldnieka funkcijas ir pārāk vājas.

SES 2+ iniciatīva ietekmēs vairumu *ANSP*, dalībvalstu iestādes, gaisa telpas izmantotājus, Komisiju un *EASA*.

Problēmas, noteicošie faktori un galvenie cēloņi



2. SUBSIDIARITĀTE

Līguma par Eiropas Savienības darbību 58., 90. un 100. pants paplašina iekšējā tirgus mērķus, tos attiecinot uz gaisa transportu kopējās ES transporta politikas satvarā.

Ar dalībvalstu rīcību vien nav iespējams veidot optimālu kapacitāti un drošību un vienlaikus samazināt ES gaisa satiksmes pārvaldības pakalpojumu izmaksu līmeņus. Dalībvalstis, vienodamās par *SES I* un *SES II* pasākumu kopumu, atzina, ka problēmas sakne ir Eiropas gaisa telpas fragmentācija, kuras cēloņi ir valstu noteikumi un ģeogrāfiskās robežas.

3. MĒRĶI

Vispārējais mērķis:

Uzlabot Eiropas aviācijas sistēmas konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem līdzīgiem reģioniem un jo īpaši pilnveidot Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvu

Specifiskie mērķi:

SM1: Uzlabot gaisa satiksmes pakalpojumu darbības rādītājus efektivitātes izteiksmē

SM2: Uzlabot gaisa satiksmes vadības kapacitātes izmantojumu

Darbības mērķi:

DM1: Gādāt, lai aeronavigācijas pakalpojumi tiktu sniegti pārskatāmā veidā, pamatojoties uz tirgus principiem un gādājot par klientiem

DM2: Nostiprināt nacionālo uzraudzības iestāžu lomu

DM3: Stiprināt mērķu izvirzīšanas procesu un pastiprināt darbības uzlabošanas shēmu (tostarp nostiprināt darbības novērtēšanas struktūru/darbības novērtēšanas vienību (PRB/PRU))
DM4: FGTB stratēģiska pārorientēšana
DM5: Nostiprināt tīkla pārvaldnieka pārvaldību un darbības lauku

4. POLITIKAS RISINĀJUMI

Pamatojoties uz veikto analīzi un apspriešanos ar ieinteresētajām personām, tika identificēts plašs pasākumu kopums sešās politikas jomās, kuriem visiem piemīt potenciāls risināt iepriekš aprakstītos problēmu cēloņus.

Problemātisko jomu pamata cēloņi	Politikas jomas	Aplūkotie politiskie risinājumi
Problemātika Nr 1: Aeronavigācijas pakalpojumi netiek sniegti pietiekami efektīvi		
ANSP lielākoties ir dabiski veidojušies monopoli	1: Atbalsta pakalpojumi	1.1. — Nedarīt neko 1.2. — Atbalsta pakalpojumus nodalīt funkcionāli 1.3. — Atbalsta pakalpojumus nodalīt strukturāli
ANSP darbības nav pietiekamā mērā orientētas uz klientiem	2: ANSP orientēšana uz klientu vajadzībām	2.1. — Nedarīt neko 2.2. — Uzlabot apspriešanos ar gaisa telpas izmantotājiem un paredzēt, ka konkrētiem ieguldījumu plāniem ir vajadzīgs gaisa telpas izmantotāju apstiprinājums 2.3. – 2.2. risinājuma variants, kurā gaisa telpas izmantotājiem piešķirta ietekme ANSP pārvaldībā
NSA regulatīvā ietekme nav pietiekami rezultatīva	3: Nerezultatīva NSA loma	3.1. — Nedarīt neko 3.2. — Ieviest savstarpēju sadarbību, koordināciju ES līmenī un veidot zinātnieku resursu fondu 3.3. – 3.2. risinājuma variants, kas paredz arī NSA un ANSP institucionālu nodalījumu
Pārvaldes mehānisms nav gana efektīvs, lai izveidotu darbības uzlabošanas shēmu	4: Darbības uzlabošanas shēmas pārvaldības mehānisms	4.1. — Nedarīt neko 4.2. — Samazināt dalībvalstu iesaistīšanos mērķu izvirzīšanas procesā. Darbības izvērtēšanas iestādi pakļaut Komisijas pārraudzībai. 4.3. — Ļaut dalībvalstīm tieši iecelt darbības izvērtēšanas iestādi, bet mērķu izvirzīšanu atstāt pašas šīs iestādes ziņā, neizmantojot komitoloģiju.
Problemātika Nr 2: ATM sistēmas fragmentācija		
FGTB darbība nav pietiekamā mērā orientēta uz darbības rezultātiem, un to pašreizējā konfigurācija neveido pietiekamu pievienoto vērtību	5: Pārdefinēt FGTB prioritātes	5.1. — Nedarīt neko 5.2. — Attiecībā uz FGTB izveidot saistošākus obligātos mērķus/kritērijus, kuru izpildi ir iespējams nodrošināt sekmīgāk 5.3. — Izveidot tādu FGTB modeli, kurš būtu elastīgāks un lielākā mērā orientēts uz darbības rezultātiem 5.4. — Izvēlēties lejpēju pieeju, kurā no darbības izvērtēšanas iestādes un tīkla pārvaldnieka tiek izveidota jauna struktūra pakalpojumu sniegšanas organizēšanai
Tīkla pārvaldnieka ietekme ir vāja, un tā darbības tvērums ir ierobežots	6: Tīkla pārvaldnieka loma	6.1. — Nedarīt neko 6.2. — Funkcionālo pārvaldību uzticēt nozarei un vienkāršot ES un valsts pārvaldību stratēģiskos jautājumos 6.3. — Izveidot nozares kopuzņēmumu tīkla pārvaldnieka administrēšanai 6.4. — 6.2. vai 6.3. risinājuma variants, taču ar Eurocontrol lomu, kas koncentrējas uz tīkla pārvaldnieka funkcijām, un visaptverošāku centralizēto pakalpojumu sniedzēju, ieskaitot gaisa telpas projektēšanu plašākā nozīmē

Politikas risinājums Nr. 1: atbalsta pakalpojumi¹. Pirmais risinājums būtu nedarīt neko (1.1.). Atbalsta pakalpojumus var nodalīt gan funkciju (1.2. iespēja), gan struktūras ziņā (1.3. iespēja). Funkcionālā nodalījuma gadījumā *ANSP* būtu iekšēji jāorganizē atbalsta pakalpojumu sniegšana tā, lai tie būtu skaidri nošķirami kā atsevišķa uzņēmējdarbības vienība. Izraugoties strukturālo nodalījumu, atbalsta pakalpojumu sniegšanai nepieciešamos aktīvus un personālu pārvirzītu uz atsevišķu organizāciju, kas būtu neatkarīga no gaisa satiksmes vadības pamatpakalpojuma sniedzēja.

Politikas risinājums Nr. 2: *ANSP* pārorientēšana uz klientu vajadzībām. Pirmais risinājums būtu nedarīt neko (2.1.). Otrajā risinājumā (2.2.) tiek paredzēts uzlabot to, kā norit apspriešanās ar gaisa telpas izmantotājiem, un dot iespēju gaisa telpas izmantotāju grupām apstiprināt *ANSP* ieguldījumu plānus. 2.3. risinājuma pamatā ir 2.2. risinājums, kas papildināts ar pienākumu pārvaldības/uzraudzības padomē paredzēt portfeli katrai no trīs gaisa telpas izmantotāju grupām (aviosabiedrībām, militārajai aviācijai un vispārējās nozīmes/komercaviācijai).

Politikas risinājums Nr. 3: rezultatīvākas nacionālās uzraudzības iestādes (*NSA*). Pirmais risinājums būtu nedarīt neko (3.1.). 3.2. risinājums galveno vērību atvēl ciešākas sadarbības veidošanai starp *NSA* un paraugprakses apmaiņas sekmēšanai un nacionālo ekspertu fonda veidošanai *EASA* paspārnē. 3.3. risinājuma pamatā ir 3.2. risinājums, kuram papildus tiek paredzēta *NSA* pilnīga institucionāla nodalīšana no *ANSP*, ko tās pārrauga, ar šādu nodalījumu aizstājot pašreizējo — funkcionālo nodalījumu.

Politikas risinājums Nr. 4: darbības uzlabošanas shēmas pārvaldības mehānisms. Izvēloties 4.1. risinājumu jeb nedarīt neko, nebūtu iespējams sasniegt sākotnēji izvirzītos *SES* mērķus 2020. gadam. Ar 4.2. risinājumu mērķu noteikšanas process būtu īsāks un mazinātos dalībvalstu ietekme. 4.3. risinājums radikāli apvērstu pastāvošo kārtību, paredzot, ka darbības novērtēšanas iestādes (*PRB*) locekļus izraugās dalībvalstis (nevis Komisija), vienlaikus ievērojot ļoti stingrus kritērijus attiecībā uz neatkarību. Tādā gadījumā *PRB* pati izvirzītu mērķus, un komitoloģijas procedūra tiktu pilnībā likvidēta nolūkā garantēt raitumu un efektivitāti.

Politikas risinājums Nr. 5: pārorientēt *FGTB* prioritātes. Izraugoties 5.1. risinājumu jeb nedarīt neko, paildzinātu lēno procesu un nekādi nestimulētu *FGTB* orientēties uz darbības rezultātiem. 5.2. risinājums pašreizējos *FGTB* kritērijus aizstātu ar obligāti saistošiem mērķiem. 5.3. risinājums pārveidotu *FGTB* par elastīgākiem rīkiem darbības rādītāju uzlabošanai. Gaisa telpas plānošana lielākā mērā būtu tīkla pārvaldnieka ziņā (līmeni augstāk par *FGTB*). Atbilstīgi 5.4. risinājumam tiktu izveidots centralizēts plānošanas subjekts, lai pārmodelētu ES gaisa telpu, pamatojoties uz 4–6 vērienīgiem koncesiju blokiem.

Politikas risinājums Nr. 6: tīkla pārvaldnieka ietekme. Izraugoties 6.1. risinājumu jeb nedarīt neko, tīkla pārvaldnieka loma turpinātu pilnveidoties, pamatojoties uz pašreizējo tiesisko tvērumu un funkcijām. 6.2. risinājums paredzētu divu līmeņu pārvaldības sistēmas izveidi. Dalībvalstis joprojām saglabātu veto tiesības jautājumos, kas skar nacionālo suverenitāti, bet nozare nodrošinātu funkcionālo pārvaldību. Atbilstīgi 6.3. risinājumam tīkla pārvaldnieks kļūtu par nozares kopuzņēmumu. Izraugoties 6.4. risinājumu, tāpat kā 6.2. un 6.3. risinājumā, lai uzlabotu nozares nozīmīgumu, būtu jāreformē pārvaldība. Svarīga 6.4. risinājuma papildu iezīme ir centralizētu pakalpojumu jēdziens, atbilstīgi kuram tiktu centralizēti vairāki jauni *ATM* pakalpojumi, kuru pamatā ir ar *SESAR* saistīti dati.

¹ Tādi pakalpojumi kā aeronavigācijas informācija, sakari, navigācija, novērošana vai meteoroloģiskā informācija, kuri atbalsta gaisa satiksmes pamatpakalpojumu sniedzējus.

5. IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Ņemot vērā, cik liela vērība atvēlēta izmaksu efektivitātei, šīs iniciatīvas nozīmīgākā ietekme ir ekonomiska un sociāla rakstura ietekme, kamēr ietekme uz vidi ir galvenokārt netieša.

5.1. Integrēta struktūra un atbalsta pakalpojumi

1.2. risinājuma (*funkcionāls nodalījums*) nestie ieguvumi ir nelieli, galvenokārt ar atbalsta pakalpojumiem saistīto izmaksu pārredzamības izteiksmē. 1.3. risinājumam (*strukturālam nodalījumam*) ir lielākas izredzes sekmēt ANS konkurenci un samazināt izmaksas, ar kurām jāsakaras gaisa pārvadātājiem. Tomēr no efektivitātes ieguvumiem varētu izrietēt smagāki darba apstākļi un darbavietu samazināšanās ANSP sektorā. Tālab 1.3. risinājums attiecībā uz darbības rādītājiem ir visoptimālākais, kamēr 1.2. risinājums nes pakāpeniskus darbības uzlabojumus, lielākā mērā izvairoties no atlaišanas gadījumiem un citām grūtībām, ar kurām varētu nākties saskarties ANSP darbiniekiem.

5.2. ANSP orientēšana uz klientu vajadzībām

Gan 2.2. risinājumam (*intensīvāka apspriešanās un apstiprinājums, ko sniedz gaisa telpas izmantotāju grupas*), gan 2.3. risinājumam (*pārvaldības padome*) būtu pozitīva ietekme uz vispārējo efektivitāti un kapacitāti, bet vienlaikus arī zināma negatīva ietekme uz nodarbinātības nosacījumiem ANSP sektorā. Lai arī 2.3. risinājuma potenciālie ieguvumi ir nedaudz lielāki par 2.2. risinājuma nesto labumu, ar 2.3. risinājumu saistās lielāks risks un to īstenot politiskā līmenī būs grūtāk. Tālab šķiet, ka 2.2. risinājums nodrošina vissekmīgāko līdzsvaru starp īstermiņa un ilgtermiņa izmaksām un ieguvumiem.

5.3. Mazrezultatīva NSA loma

3.3. risinājums, kas 3.2. risinājumu (*savstarpēja sadarbība un ekspertu resursu apvienošana*) papildina ar institucionālo nodalījumu, sniedz lielāku labumu, bet ar to saistās lielāks politiskais risks. Lai arī ar 3.2. risinājumu saistītie riski ir mazāki, arī tā nestais labums ir daudz mazāks. Tādēļ vēlams ir 3.3. risinājums.

5.4. Darbības uzlabošanas shēmas pārvaldības mehānisms

4.2. un 4.3. risinājuma rezultāti ir līdzīgi, bet to lielākās atšķirības ir saistītais (politiskais) risks. 4.2. risinājumā (*pasīvāka dalībvalstu iesaistīšanās*) risks ir saistīts ar varbūtību, ka dalībvalstis panāk vienošanos par priekšlikumu. 4.3. risinājumā (*dalībvalstis PRB locekļus ieceļ tieši, nevis komitoloģijas ceļā*) pastāv zināms risks tam, ka ES varētu zaudēt kontroli pār darbības uzlabošanas shēmu. Izvēle tiek izdarīta, pamatojoties uz riska novērtējumu, kas liek sliekties par labu 4.2. risinājumam.

5.5. Mainīt FGTB prioritātes

5.4. risinājums (*lejupēja pieeja FGTB*) ir visdaudzsološākais risinājums efektivitātes un kapacitātes ieguvumu ziņā, bet politiski varētu būt ļoti sarežģīti to īstenot, un ar to saistās zināms liels risks, vai tas ir tehniski izpildāms. 5.3. risinājums (*elastīgi FGTB*), principā, sniedz tādas pašas priekšrocības kā 5.2. risinājums (*obligāti saistoši mērķi*), bet tas sekmīgāk atbilst darbības uzlabošanas shēmas pamatā esošajiem principiem. Šim risinājumam piemīt arī papildu potenciāls, ja to pārdomāti kombinē ar citiem risinājumiem. Tāpēc varētu ieteikt, ka šis risinājums ir vēlams ar nosacījumu, ka tiek noteikts konkrēts termiņš FGTB koncepcijas pārskatīšanai.

5.6. Tīkla pārvaldnieka funkcijas

6.4. risinājums (*Eurocontrol — tīkla pārvaldnieks ar paplašinātām funkcijām*) sniedz vislielākos ieguvumus efektivitātes un kapacitātes izteiksmē. Vienīgais jautājums, kas aktualizējas, ir tas, vai minēto risinājumu vajadzētu kombinēt ar 6.2. risinājumā paredzēto

pārvaldības modeli (*nozares īstenota funkcionālā pārvaldība*) vai ar 6.3. risinājumu (*nozares kopuzņēmums*). 6.3. risinājumam piemīt nelielas priekšrocības, jo organizācija centīsies uzlabot efektivitāti daudz vairāk tad, ja to pilnībā pārvalda nozare, nevis situācijā, kad dalībvalstis, kas šo organizāciju pārvalda, turpinās aizsargāt savu *status quo*. Tā kā tīkla pārvaldnieks, kas sniedz centralizētus pakalpojumus, būtu tāds pats ANSP kā jebkurš cits, būtu loģiski atbalstīt tādu pārvaldību, ko īsteno pati nozare, un kā vēlamo risinājumu izraudzīties 6.4. un 6.3. risinājuma kombināciju.

6. RISINĀJUMU SALĪDZINĀJUMS

Kopumā tika izvērtēti 20 politiskie risinājumi 6 dažādās politikas jomās. Pēc tam risinājumus kombinēja, izveidojot 3 politiskos scenārijus:

Politiskais scenārijs Nr. 1 Izejas pozīcija	Politiskais scenārijs Nr. 2 Optimizācija atbilstīgi riskam	Politiskais scenārijs Nr. 3 Optimizācija atbilstīgi darbības rādītājiem
Nedarīt neko	1.2. risinājums: atbalsta pakalpojumu funkcionāls nodalījums	1.3. risinājums: atbalsta pakalpojumu strukturāls nodalījums
	2.2. risinājums: uzlabota apspriešanās un apstiprināšana	2.2. risinājums: uzlabota apspriešanās un apstiprināšana
	3.2. risinājums: savstarpēja sadarbība un ekspertu resursu fonda veidošana	3.3. risinājums: 3.2. risinājums + NSA institucionāla nodalīšana no ANSP
	4.2. risinājums: pasīvāka dalībvalstu iesaistīšanās	4.2. risinājums: pasīvāka dalībvalstu iesaistīšanās
	5.2. risinājums: obligāti saistoši FGTB mērķi	5.3. risinājums: elastīgi FGTB
	6.3. risinājums: nozares kopuzņēmums	6.4. + 6.3. risinājums: nozares kopuzņēmums + Eurocontrol kā tīkla pārvaldnieks ar paplašinātām funkcijām

2.3., 4.3. un 5.4. risinājumu atmata tāpēc, ka tie radīja pārāk lielu politisko risku un to nestie ieguvumi bija pārāk nenozīmīgi vai nepārliecinoši. No 6.2. risinājuma atteicās, jo tā nestie ieguvumi būtu pavisam nelieli salīdzinājumā ar izejas pozīciju.

Ar 2. scenāriju plānots nodrošināt mērenus uzlabojumus, uzņemoties minimālu politisko risku, jo tiek atmetti politiski visstrīdīgākie risinājumi, tādi kā atbalsta pakalpojumu strukturāla nodalīšana (1.3. risinājums) un NSA institucionāla nodalīšana no ANSP (3.3. risinājums). Tomēr šādā veidā tiek arī izslēgta iespēja piemērot 5.3. risinājumu (elastīgāku FGTB veidošana), jo būtu jāpildina izraudzīties šādu risinājumu tikai tad, ja ANSP pakalpojumi tiktu atsaistīti.

Ar 3. scenāriju saistās lielāks pretreakcijas risks, bet tam piemīt potenciāls būtiski uzlabot darbību, ieviešot vērienīgākus politiskos risinājumus un veidojot vairāku risinājumu sinerģijas.

Iespējamo politisko scenāriju salīdzinājums

	Politiskais scenārijs Nr. 1 Izejas pozīcija	Politiskais scenārijs Nr. 2 Optimizācija atbilstīgi riskam	Politiskais scenārijs Nr. 3 Optimizācija atbilstīgi darbības rādītājiem*
IETEKMES KOPSAVILKUMS			
Ekonomiskā ietekme:			
Izmaksu efektivitāte	0	>€250 miljoni gadā	>€780 miljoni gadā
Lidojumu efektivitāte	0	>€1,6 miljardi gadā	>€2 miljardi gadā
Kapacitāte/kavēšanās	0	>€120 miljoni gadā	>€150 miljoni gadā

	Politiskais scenārijs Nr. 1 Izejas pozīcija	Politiskais scenārijs Nr. 2 Optimizācija atbilstīgi riskam	Politiskais scenārijs Nr. 3 Optimizācija atbilstīgi darbības rādītājiem*
Administratīvās izmaksas	0	€ -7,9-9,7 miljoni gadā	€ -13,8-16,8 miljoni gadā
Makroekonomiskā ietekme			
IKP gadā 2020/2030	0	~€600 miljoni/ €700 miljoni	~€750 miljoni/€900 miljoni
Nodarbinātība 2030	0	~+10000	~+13000
tostarp aviosabiedrību nodarbinātība 2020/2030	0	+	~+500/+3000
Sociālā ietekme:			
Nodarbinātība un darba apstākļi			
NSA	0	+	~+80 darbavietu
ANSP	0	~ -3400	~ -9400
Drošība	0	+	++
Ietekme uz vidi			
Troksnis	0	0	0
Emisijas	0	++	++
REZULTATIVITĀTE / EFEKTIVITĀTE / KONSEKVENCE			
Rezultatīvitate:			
<i>Specifiskie mērķi:</i>			
SM1: uzlabot ATS darbības rādītāju efektivitātes izteiksmē	0	++	+++
SM2: uzlabot ATM kapacitātes izmantojumu	0	+	+
Efektivitāte, izņemot makroekonomisko ietekmi	0	Neto ieguvumi ~€1960 miljoni gadā	Neto ieguvumi ~€2915 miljoni gadā
Konsekvence	0	+	++

Attiecībā uz **rezultatīviti**, abu scenāriju atšķirības rūk, jo gan vienā, gan otrā scenārijā ir pārņemta 2.2. risinājumā paredzētā darbības uzlabošanas shēma. Tomēr **efektivitātes** izteiksmē nelielās administratīvās papildu izmaksas, kas paredzētas 3. scenārijā, trīskāršo ieguvumus izmaksu efektivitātes ziņā, kas tiešajā labumā ģenerē par 1 miljardu euro vairāk nekā 2. scenārijā. Turklāt abi šie scenāriji sekmētu izaugsmi aviācijas nozarē, kas radītu 10 000 darbavietu, ja izvēlētos 2. scenāriju, un aptuveni 13 000 darbavietu, ja izvēlētos 3. scenāriju. **Konsekvences** ziņā scenārijs, kuram atbilstoši tiktu optimizēti darbības rādītāji, vislabāk atbilst darbības uzlabošanas shēmas iecerēm SES satvarā.

Attiecīgi jāsecina, ka 3. scenārijs — darbības rādītāju optimizācija — ir uzskatāms par vēlamu politisko izvēli.

7. UZRAUDZĪBA UN IZVĒRTĒJUMS

2015. gadā un atkārtoti 2020. gadā Komisija izvērtēs, vai ir sasniegti iniciatīvas mērķi. Gadījumā, ja minētie mērķi nebūs sasniegti, Komisija apsvērs, kādi papildu pasākumi jāveic, lai tos sasniegtu.

Darbības rādītājus uzraudzīs tā, ka darbības novērtēšanas struktūra ik gadus sagatavos ziņojumus par ES ATM sistēmas darbību, bet tīkla pārvaldnieks publicēs ikmēneša ziņojumus. Galvenie rādītāji ir šādi:

Specifiskais mērķis	Monitoringa indikatori
SM1: uzlabot gaisa satiksmes pakalpojumu darbības rādītājus efektivitātes izteiksmē	<ul style="list-style-type: none"> Kavēšanās (min uz lidojumu) Ar ANSP saistītās izmaksas, ar ko saskaras izmantotāji

Specifiskais mērķis	Monitoringa indikatori
	<ul style="list-style-type: none"> • Mazāks vidējais lidojuma ilgums • Emisiju samazinājums
SM2: Uzlabot gaisa satiksmes vadības kapacitātes izmantojumu	<ul style="list-style-type: none"> • Lidojumu efektivitāte maršrutā • Skrejceļu kapacitātes uzlabošana lidostās, kuras pašlaik ir pārslogotas