



Straatsburg, 11.6.2013  
SWD(2013) 207 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**  
**SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING**

*Begeleidend document bij*  
**de wetgevingsvoorstellen**

**om het gemeenschappelijk Europees luchtruim te actualiseren - SES2+**

{COM(2013) 410 final}  
{SWD(2013) 206 final}

# WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

## SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

*Begeleidend document bij*

**de wetgevingsvoorstellen**

**om het gemeenschappelijk Europees luchtruim te actualiseren - SES2+**

### 1. OMSCHRIJVING VAN HET PROBLEEM

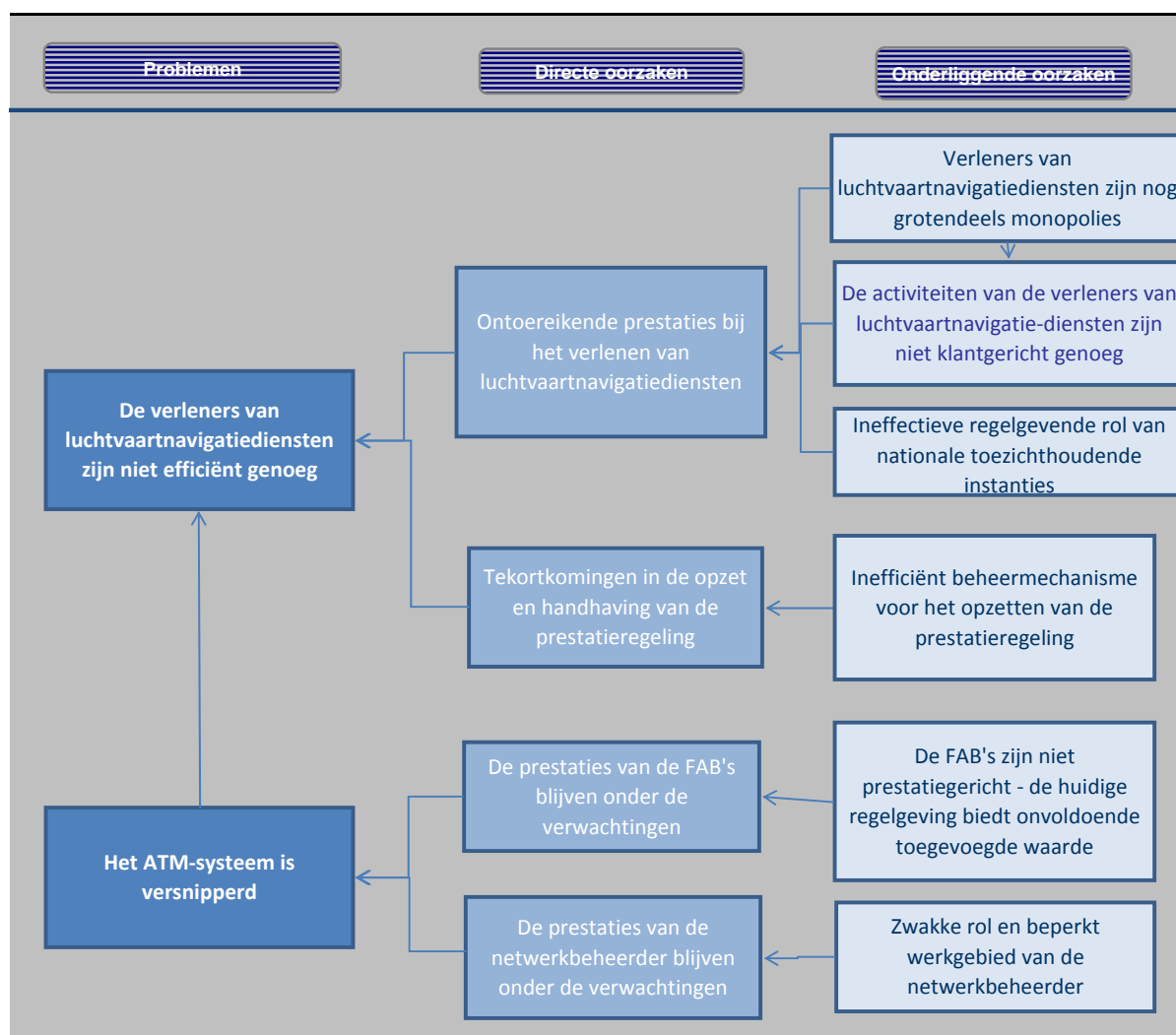
Het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky, SES) heeft tot doel het Europees luchtruim op efficiëntere wijze te organiseren en te beheren. De ervaring die sinds 2004 met SES I en sinds 2009 met SES II is opgedaan, heeft aangetoond dat het SES op geldige uitgangspunten is gebaseerd en in de goede richting evolueert. Dit is dan ook voldoende reden om het verder ten uitvoer te leggen. Deze tenuitvoerlegging van dit initiatief heeft echter vertraging opgelopen. Het pakket SES2+ zal de tenuitvoerlegging van SES II verbeteren door te focussen op bepaalde institutionele kwesties en op een verdere verbetering van de prestaties bij het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten.

Het eerste probleem dat in de effectbeoordeling van SES2+ wordt aangepakt, is **het gebrek aan efficiëntie bij het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten (Air Navigation Services, ANS)**. Zowel wat kosten, vluchtefficiëntie als capaciteit betreft, worden de luchtvaartnavigatiediensten nog steeds relatief inefficiënt verleend. Dit blijkt duidelijk uit een vergelijking met de Verenigde Staten. Beide luchtruimen zijn ongeveer even groot, maar in de VS wordt het en-routeverkeer geleid door één dienstverlener, tegenover 38 in Europa. De dienstverlener in de VS verstrekt luchtverkeersleiding aan bijna 70 % meer vluchten met 38 % minder personeel. De grondredenen voor dit verschil in productiviteit zijn de tekortkomingen in de opzet en handhaving van de prestatieregeling in Europa, de ineffectiviteit van de toezichthoudende instanties en het buitensporig hoge aandeel ondersteunend personeel bij de dienstverleners.

Het tweede probleemgebied dat wordt aangepakt, is het **gefragmenteerde systeem voor luchtverkeersbeheer (Air Traffic Management, ATM)**. Het Europese ATM-systeem bestaat uit 27 nationale instanties die toezicht houden op in totaal meer dan honderd verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met alle verschillen in systemen, regels en procedures vandien. Dit grote aantal dienstverleners in Europa, die elk hun eigen systemen aankopen, meestal hun eigen personeel opleiden, hun eigen werkingsprocedures opstellen en alleen diensten mogen verlenen in een klein gedeelte van het luchtruim (boven hun eigen territorium), veroorzaakt veel extra kosten. Om deze versnippering weg te werken, is in het kader van het SES voorgesteld functionele luchtruimblokken (FAB's) op te richten en een gecentraliseerde netwerkbeheerder aan te stellen om bepaalde diensten op netwerkniveau te beheren. De FAB's zijn echter nog niet prestatiegericht en de netwerkbeheerder is nog te zwak.

SES2+ zal gevolgen hebben voor de meeste verleners van luchtvaartnavigatiediensten en voor de instanties van lidstaten, de luchtruimgebruikers, de Commissie en het EASA.

## Problemen, directe oorzaken en onderliggende oorzaken



## 2. SUBSIDIARITEIT

Bij de artikelen 58, 90 en 100 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie worden de doelstellingen van de interne markt uitgebreid tot luchtvervoer, in de context van het gemeenschappelijk Europees vervoersbeleid.

De lidstaten alleen kunnen de capaciteit en veiligheid niet optimaliseren en tegelijk de kosten van diensten voor luchtverkeersbeheer in de EU doen afnemen. Door akkoord te gaan met de pakketten SES I en SES II erkennen de lidstaten dat de versnippering van het Europees luchtruim, dat gedomineerd wordt door nationale regels en geografische grenzen, de kern van het probleem vormt.

## 3. DOELSTELLINGEN

### Algemene doelstelling:

De concurrentiekracht van het Europees luchtvaartstelsel verbeteren in vergelijking met andere, vergelijkbare regio's, en met name het gemeenschappelijk Europees luchtruim verder ontwikkelen.

### Specifieke doelstellingen:

SD1: De efficiëntie van luchtverkeersdiensten verbeteren

SD2: De capaciteit van het luchtverkeersbeheer beter benutten

## Operationele doelstellingen:

OD1: Ervoor zorgen dat de verlening van luchtvaartnavigatiediensten transparant gebeurt, op marktbeginselen is gebaseerd en de klanten waar voor hun geld biedt
OD2: De rol van de nationale toezichhoudende instanties versterken
OD3: Het proces voor de vaststelling van doelstellingen en de handhaving van de prestatieregeling versterken (inclusief de versterking van het prestatiebeoordelingsorgaan/de prestatiebeoordelingseenheid)
OD4: Een strategische heroriëntering van de FAB's
OD5: Het beheer en werkgebied van de netwerkbeheerder versterken

## 4. BELEIDSOPTIES

Op basis van analyse en een raadpleging van de belanghebbenden, is een ruime reeks maatregelen geïdentificeerd op zes beleidsdomeinen. Potentieel kunnen deze maatregelen de bovenvermelde directe oorzaken van de problemen oplossen.

Onderliggende oorzaak van het probleem	Beleidsdomeinen	Overwogen beleidsopties
<b>Probleem 1: de luchtvaartnavigatiediensten worden niet efficiënt genoeg verleend</b>		
Verleners van luchtvaartnavigatiediensten zijn grotendeels natuurlijke monopolies	1: Ondersteunende diensten	1.1 — Niets doen
		1.2 — Functionele afscheiding van ondersteunende diensten
		1.3 — Structurele afscheiding van ondersteunende diensten
De activiteiten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten zijn niet klantgericht genoeg	2: De verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten klantgericht worden	2.1 — Niets doen
		2.2 — De luchtruimgebruikers raadplegen over bepaalde investeringsplannen en hun instemming vragen.
		2.3 — 2.2 plus de luchtruimgebruikersgroepen een rol geven in het beheer van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten
Ineffectieve regelgevende rol van de nationale toezichhoudende instanties	3: Ineffectieve rol van de nationale toezichhoudende instanties	3.1 — Niets doen
		3.2 — Invoering van wederzijdse samenwerking, coördinatie op EU-niveau en pooling van deskundigen
		3.3 — 3.2 plus institutionele scheiding tussen nationale toezichhoudende instanties en verleners van luchtvaartnavigatiediensten
Inefficiënt beheermechanisme voor het opzetten van de prestatieregeling	4: Beheermechanisme voor de prestatieregeling	4.1 — Niets doen
		4.2 — Beperkte betrokkenheid van de lidstaten bij de vaststelling van doelstellingen. Het prestatiebeoordelingsorgaan staat onder toezicht van de Commissie.
		4.3 — Het prestatiebeoordelingsorgaan rechtstreeks laten benoemen door de lidstaten. Het prestatiebeoordelingsorgaan mag echter zelf zijn doelstellingen vaststellen, zonder comitéprocedure.
<b>Probleem 2: de versnippering van het systeem voor luchtverkeersbeheer</b>		
De FAB's zijn niet prestatiegericht en de huidige opzet biedt onvoldoende toegevoegde waarde	5: De focus van de FAB's verleggen	5.1 — Niets doen
		5.2 — Prescriptievere en beter afdwingbare doelstellingen/criteria opstellen voor de FAB's
		5.3 — Een flexibeler en meer prestatiegericht FAB-model opstellen
		5.4 — 'Top down'-benadering, waarbij het prestatiebeoordelingsorgaan en de netwerkbeheerder een nieuwe entiteit oprichten om richting te geven aan de dienstverlening
Zwakke rol en beperkt	6: De rol van de	6.1 — Niets doen

Onderliggende oorzaak van het probleem	Beleidsdomeinen	Overwogen beleidsopties
werkgebied van de netwerkbeheerder	netwerkbeheerder	<b>6.2</b> — Het operationeel beheer verschuiven naar de sector en het EU- en nationaal beheer van strategische kwesties vereenvoudigen
		<b>6.3</b> — Een gezamenlijke sectoronderneming oprichten om de netwerkbeheerder te beheren
		<b>6.4</b> — Zoals in 6.2 of 6.3, maar waarbij de taken van netwerkbeheerder en ruimere gecentraliseerde dienstverlener, inclusief luchtruimontwerp in brede zin, de kern vormen van de rol van Eurocontrol

**Beleidsoptie 1: Ondersteunende diensten<sup>1</sup>** De eerste optie is niets doen (1.1). Ondersteunende diensten kunnen ook functioneel (optie 1.2) of structureel (optie 1.3) worden afgescheiden. In geval van functionele afscheiding moeten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten de verlening van ondersteunende diensten intern reorganiseren, zodat deze duidelijk als een afzonderlijke bedrijfseenheid kunnen worden onderscheiden. Indien voor structurele scheiding wordt gekozen, worden de activa en het personeel die nodig zijn voor de verlening van de ondersteunende diensten overgeheveld naar een afzonderlijke organisatie die onafhankelijk is van de verlener van kernluchtvaartnavigatiediensten.

**Beleidsoptie 2: De verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten klantgericht worden** De eerste optie is niets doen (2.1). De tweede optie (2.2) vergt beter overleg met de luchtruimgebruikers en verleent groepen van luchtruimgebruikers de mogelijkheid om investeringsplannen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten al dan niet goed te keuren. Optie 2.3 bouwt voort op optie 2.2 door er aan toe te voegen dat elk van de drie groepen luchtruimgebruikers (luchtvaartmaatschappijen, militaire luchtvaart en algemene/zakelijke luchtvaart) een zetel moet krijgen in de raad van heer/toezichtsraad.

**Beleidsoptie 3: Ineffectieve rol van de nationale toezichthoudende instanties** De eerste optie is niets doen (3.1). Optie 3.2 focust op het creëren van nauwere samenwerking tussen de nationale toezichthoudende instanties en op het aanmoedigen van de uitwisseling van beste praktijken en de pooling van nationale deskundigen onder de koepel van het EASA. Optie 3.3 bouwt voort op optie 3.2, met dien verstande dat de nationale toezichthoudende instanties volledig institutioneel moeten worden gescheiden van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten waarop zij toezicht houden, in plaats van de huidige functionele scheiding.

**Beleidsoptie 4: Beheermechanisme voor de prestatieregeling.** Als gekozen wordt voor de optie *niets doen* (4.1), is het onmogelijk de oorspronkelijke doelstellingen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim voor 2020 te bereiken. Met optie 4.2 wordt het proces van de vaststelling van doelstellingen ingekort en worden de mogelijkheden voor de lidstaten om invloed uit te oefenen beperkt. Optie 4.3 gooit de huidige opzet helemaal om: de lidstaten (i.p.v. de Commissie) mogen leden van het prestatiebeoordelingsorgaan benoemen, met inachtneming van strikte onafhankelijkheidscriteria. Het prestatiebeoordelingsorgaan stelt vervolgens zelf doelstellingen vast, zonder gebruik te maken van de comitéprocedure. Hierdoor verloopt het proces sneller en efficiënter.

**Beleidsoptie 5: De focus van de FAB's verleggen.** De optie *niets doen* (5.1) zou ertoe leiden dat het huidige trage proces wordt voortgezet en zou de prestatiegerichtheid van de FAB's niet verbeteren. In optie 5.2 worden de huidige FAB-criteria vervangen door prescriptieve doelstellingen. Optie 5.3 zou de FAB's omvormen tot een flexibeler instrument voor het

<sup>1</sup> Diensten als luchtvaartinlichtingen, communicatie, navigatie, surveillance of meteorologie, die de verleners van kernluchtverkeersdiensten ondersteunen.

verbeteren van de prestaties. Het luchtruimontwerp zou steeds meer onder de bevoegdheid van de netwerkbeheerder komen (het niveau boven de FAB's). In optie 5.4 wordt een centrale planningsentiteit opgericht om het EU-luchtruim opnieuw te ontwerpen op basis van 4 tot 6 grote concessieblokken.

**Beleids optie 6: De rol van de netwerkbeheerder.** In de optie niets doen (6.1) zou de netwerkbeheerder zich blijven ontwikkelen op basis van zijn huidige juridische werkingssfeer en functies. In optie 6.2 wordt een beheersysteem met twee niveaus gecreëerd. De lidstaten behouden hun vetorecht in kwesties die relevant zijn voor de nationale soevereiniteit, maar de sector zorgt voor het operationele beheer. In optie 6.3 wordt de netwerkbeheerder een gezamenlijke sectoriële onderneming. Net als opties 6.2 en 6.3 vergt ook optie 6.4 een hervorming van het beheer om de rol van de sector te versterken. Een belangrijk aanvullend kenmerk van optie 6.4 is het concept van gecentraliseerde diensten, waarbij bepaalde nieuwe diensten voor luchtverkeersbeheer, die gebaseerd zijn op SESAR-gerelateerde gegevens, worden gecentraliseerd.

## **5. EFFECTBEOORDELING**

Gezien de sterke focus op kostenefficiëntie, heeft dit initiatief vooral sociaaleconomische gevolgen; de gevolgen voor het milieu zijn veelal indirect.

### **5.1. Geïntegreerde structuur en ondersteunende diensten**

De voordelen van optie 1.2 (*functionele afscheiding*) beperken zich tot de transparantie van de kosten voor ondersteunende diensten. Het is waarschijnlijker dat optie 1.3 (*structurele afscheiding*) de concurrentie op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten zal aanmoedigen en de kosten voor luchtvaartmaatschappijen zal doen dalen. Grotere efficiëntie kan echter leiden tot een hogere werkdruk en een afname van de werkgelegenheid bij de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Optie 1.3 is dus het sterkst op prestaties gericht, terwijl optie 1.2 tot een stapsgewijze verbetering van de prestaties leidt, met minder ontslagen en moeilijkheden onder de werknemers van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

### **5.2. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten klantgericht worden**

Zowel optie 2.2 (*verbeterd overleg en goedkeuring*) als 2.3. (*raad van beheer*) zouden een positief effect hebben op de algemene efficiëntie en capaciteit, maar ook enkele negatieve gevolgen voor de arbeidsvoorwaarden bij de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Optie 2.3 levert iets meer voordelen op dan optie 2.2, maar houdt ook een groter risico in en is moeilijker om politiek ten uitvoer te leggen. Optie 2.2 lijkt dan ook het beste evenwicht te bieden tussen korte- en langetermijnkosten en voordelen.

### **5.3. Ineffectieve rol van de nationale toezichthoudende instanties**

Optie 3.3, d.w.z. optie 3.2 (*wederzijdse samenwerking en pooling van deskundigen*) plus institutionele scheiding, levert meer voordelen op, maar er zijn grote politieke risico's aan verbonden. Optie 3.2 houdt dan wel minder risico's in, ook de voordelen zijn aanzienlijk kleiner. Daarom wordt de voorkeur gegeven aan optie 3.3.

### **5.4. Beheermechanisme voor de prestatieregeling**

De resultaten van opties 4.2 en 4.3 zijn in brede zin vergelijkbaar, maar deze opties verschillen sterk van elkaar wat de bijbehorende (politieke) risico's betreft. De kans is kleiner dat de lidstaten overeenstemming zullen bereiken over optie 4.2 (*beperkte betrokkenheid van de lidstaten*). Optie 4.3 (rechtstreekse benoeming van het prestatiebeoordelingsorgaan door de lidstaten, zonder comitéprocedure) houdt het ernstige risico in dat de EU de controle verliest

over de prestatieregeling. De keuze is gebaseerd op de risicobeoordeling, die de balans door doorslaan in het voordeel van optie 4.2.

### 5.5. De focus van de FAB's verleggen

Optie 5.4 (*top-down FAB's*) heeft veruit de grootste potentiële voordelen inzake efficiëntie en capaciteit, maar is politiek zeer moeilijk ten uitvoer te leggen en bevat enkele ernstige risico's inzake technische haalbaarheid. Optie 5.3 (*flexibele FAB's*) levert ongeveer dezelfde voordelen op als optie 5.2 (*prescriptieve doelen*), maar stemt beter overeen met de onderliggende beginselen van de prestatieregeling. Deze optie heeft ook extra potentieel als ze op een slimme wijze met andere opties wordt gecombineerd. Ze moet dan ook als de geprefereerde optie worden aanbevolen, op voorwaarde dat een uiterste termijn wordt vastgesteld voor de herziening van het FAB-concept.

### 5.6. De rol van de netwerkbeheerder

Optie 6.4 (*Eurocontrol als uitgebreide netwerkbeheerder*) levert de grootste voordelen op inzake efficiëntie en capaciteit. Het is alleen de vraag of deze optie moet worden gecombineerd met het beheermodel van optie 6.2 (*operationeel beheer door de sector*) of met dat van optie 6.3 (*gezamenlijke sectoriële onderneming*). Optie 6.3 geniet licht de voorkeur omdat de organisatie actiever op zoek kan gaan naar efficiëntiewinst als ze volledig door de sector wordt geleid; als ze door de lidstaten wordt beheerd, blijven deze hun nationale status quo verdedigen. Aangezien de netwerkbeheerder die de gecentraliseerde diensten verleent, een verlener van luchtvaartnavigatiediensten als alle andere is, is het logisch te kiezen voor beheer door de sector en de voorkeur te geven aan een combinatie van opties 6.4 en 6.3.

## 6. VERGELIJKING VAN DE OPTIES

In totaal zijn 20 beleidsopties op 6 verschillende beleidsdomeinen beoordeeld. De opties zijn daarna samengevoegd tot 3 beleidsscenario's:

Beleidsscenario 1: Basisscenario	Beleidsscenario 2: Optimalisering van de risico's	Beleidsscenario 3: Optimalisering van de prestaties
Niets doen	Optie 1.2 Functionele afscheiding van ondersteunende diensten	Optie 1.3 Structurele afscheiding van ondersteunende diensten
	Optie 2.2 Verbeterde raadpleging en goedkeuring	Optie 2.2 Verbeterde raadpleging en goedkeuring
	Optie 3.2 Wederzijdse samenwerking en pooling van deskundigen	Optie 3.3 3.2+ Institutionele scheiding tussen nationale toezichthoudende instanties en verlener van luchtvaartnavigatiediensten
	Optie 4.2 Beperkte betrokkenheid van de lidstaten	Optie 4.2 Beperkte betrokkenheid van de lidstaten
	Optie 5.2 Prescriptieve FAB-doelstellingen	Optie 5.3 Flexibele FAB's
	Optie 6.3 Gezamenlijke sectoriële onderneming	Opties 6.4+6.3 Gezamenlijke sectoriële onderneming + Eurocontrol als uitgebreide netwerkbeheerder

Opties 2.3, 4.3 en 5.4 zijn afgewezen omdat ze teveel politieke risico's inhouden en slechts beperkte of onzekere voordelen opleveren. Optie 6.2 is afgewezen omdat de voordelen in vergelijking met het basisscenario marginaal zijn.

Het doel van scenario 2 is een zekere mate van verbetering te garanderen, met een minimum aan politieke risico's. De politiek meest gevoelige opties, zoals structurele afscheiding van ondersteunende diensten (optie 1.3) en institutionele scheiding tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten en nationale toezichthoudende instanties (optie 3.3), zijn daarom afgewezen. Hierdoor is het echter ook uitgesloten dat optie 5.3 (de oprichting van flexibeler FAB's) wordt toegepast, want dat zou alleen zin hebben als de diensten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden opgesplitst.

Bij scenario 3 is het risico op tegenstand groter, maar dit scenario heeft ook het grootste potentieel om de prestaties te verbeteren door de invoering van ambitieuzere beleidsopties en de totstandbrenging van synergieën tussen de opties.

### *Vergelijking van de beleidsscenario's*

	Beleidsscenario 1 Basisscenario	Beleidsscenario 2: Risicooptimaliseerd	Beleidsscenario 3 Prestatieoptimaliseerd *
<b>SAMENVATTING VAN DE EFFECTEN</b>			
<b>Economische gevolgen</b>			
Kostenefficiëntie	0	>€250 miljoen per jaar.	>€780 miljoen per jaar
Vluchtefficiëntie	0	>€1,6 miljard per jaar	>€2 miljard per jaar
Capaciteit/vertragingen	0	>€120 miljoen per jaar	>€150 miljoen per jaar
Administratieve kosten	0	€-7,9-9,7 miljoen per jaar	€-13,8-16,8 miljoen per jaar
<b>Macro-economische gevolgen</b>			
BBP per jaar 2020/2030	0	~€600 miljoen/ €700 miljoen	~€750 miljoen/€900 miljoen
Werkgelegenheid 2030	0	~+10 000	~+13 000
Waarvan luchtvaartmaatschappijen 2020/2030	0	+	~+500/+3000
<b>Sociale gevolgen</b>			
Werkgelegenheid en voor arbeidsvoorwaarden werknemers van			
nationale toezichthoudende instanties	0	+	~+80 banen
verleners van luchtvaartnavigatiediensten	0	~ -3 400	~ -9 400
Veiligheid	0	+	++
<b>Gevolgen voor het milieu</b>			
Geluid	0	0	0
Emissies	0	++	++
<b>EFFECTIVITEIT/ EFFICIËNTIE/ COHERENTIE</b>			
<b>Effectiviteit:</b>			
<i>Specifieke doelstellingen:</i>			
SD1: De efficiëntie van luchtverkeersdiensten verbeteren	0	++	+++
SD2: De capaciteit van	0	+	+



	Beleids­scenario 1 Basisscenario	Beleids­scenario 2: Risicooptimaliseerd	Beleids­scenario 3 Prestatieoptimaliseerd *
luchtverkeersdiensten beter benutten			
<b>Efficiëntie, exclusief macro- economische gevolgen</b>	0	Netto-voordelen ~€1 960 miljoen per jaar	Netto-voordelen ~€2 915 miljoen per jaar
<b>Coherentie</b>	0	+	++

Wat de **effectiviteit** betreft, is het verschil tussen de twee scenario's kleiner omdat in beide gevallen wordt gekozen voor de prestatieregeling in optie 2.2. Wat **efficiëntie** betreft, zorgen de kleine extra administratieve kosten in scenario 3 echter voor een verdrievoudiging van de winst door kostenefficiëntie. Dit betekent dat dit scenario ongeveer 1 miljard extra directe winsten oplevert in vergelijking met scenario 2. Beide scenario's zouden bovendien zorgen voor een groei van de luchtvaartsector. Indien gekozen worden voor scenario 2 zou deze groei 10 000 banen opleveren, tegenover 13 000 in het geval van scenario 3. Wat **coherentie** betreft, past het scenario dat het sterkst op prestaties is gericht het best in de algemene ideologie van de prestatieregeling van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Kortom, bij de keuze van het beleid wordt de voorkeur gegeven aan scenario 3, dat het sterkst op prestaties is gericht.

## 7. MONITORING EN EVALUATIE

De Commissie zal in 2015 en 2020 beoordelen of de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt. Zoniet zal zij nagaan welke aanvullende maatregelen moeten worden genomen om de doelstellingen te verwezenlijken.

De prestaties worden gemonitord via de jaarverslagen van het prestatiebeoordelingsorgaan over de prestaties van het EU-systeem voor luchtverkeersbeheer en via de maandelijks verslagen van de netwerkbeheerder. De kernindicatoren zijn:

Specifieke doelstelling	Monitoring-indicatoren
SD1: De efficiëntie van de luchtverkeersdiensten verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertragingen (min/vlucht)</li> <li>• Gebruikerskosten die verband houden met de verlening van luchtvaarnavigatiediensten</li> <li>• Afname van de gemiddelde omweg die een vlucht maakt</li> <li>• Vermindering van de emissies</li> </ul>
SD2: De capaciteit van de luchtverkeersdiensten beter benutten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En-route-vluchtefficiëntie</li> <li>• Verbetering van de doorstroming op de banen op luchthavens die nu met capaciteitsproblemen te kampen hebben</li> </ul>