

Strasbourg 11.6.2013
SWD(2013) 207 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA
TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

säädösehdotuksiin

yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta annettujen asetusten tarkistuksesta — SES 2+

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

KOMISSIION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

säädösehdotuksiin

yhdenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta annettujen asetusten tarkistuksesta — SES 2+

1. ONGELMAN MÄÄRITTELY

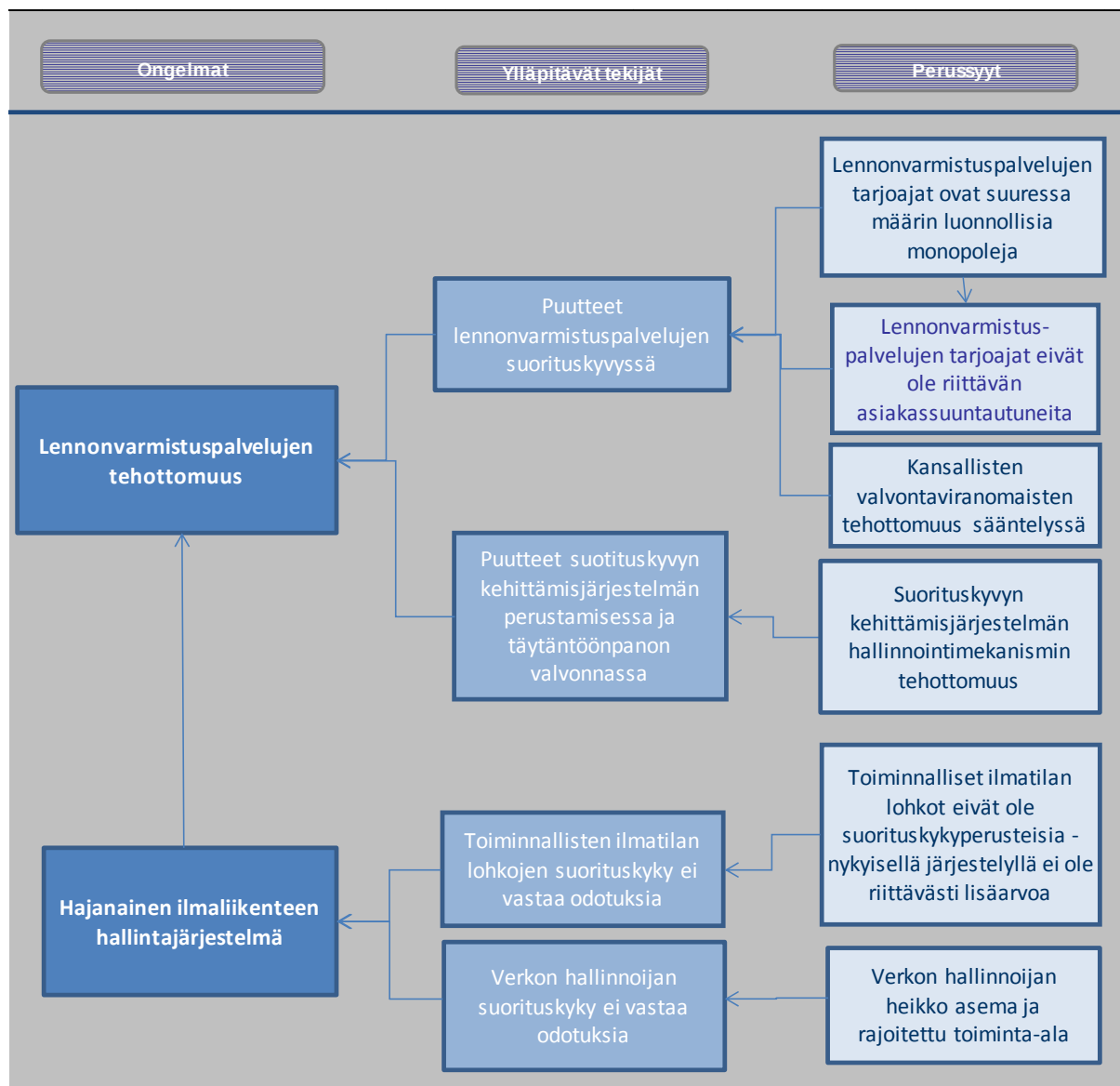
Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (SES) koskevan aloitteen tavoitteena on parantaa eurooppalaisen ilmatilan organisoinnin ja hallinnan yleistä tehokkuutta. SES I -paketista vuoden 2004 jälkeen ja SES II -paketista vuoden 2009 jälkeen saadut kokemukset osoittavat, että SES-aloitteen periaatteet ja suunta ovat perusteltuja, ja niiden toteutusta on syytä jatkaa. Aloitteen täytäntöönpano on kuitenkin viivästynyt. SES 2+ -paketin tarkoituksena on parantaa SES II:n täytäntöönpanoa keskittymällä joihinkin institutionaalsiin seikkoihin ja kehittämällä edelleen lennonvarmistuspalvelujen suorituskykyä.

Ensimmäinen SES 2+ -paketissa käsitelty ongelma on **lennonvarmistuspalvelujen riittämätön tehokkuus**. Lennonvarmistuspalvelujen tarjonta on edelleen suhteellisen tehotonta kustannusten ja lentojen tehokkuuden sekä tarjotun kapasiteetin suhteen. Tämä on erityisen selvää kun tilannetta verrataan Yhdysvaltoihin, joka kattaa samansuuruisen ilmatilan. Yhdysvalloissa reitinaikaista ilmatilaa valvoo yksi ainoa palveluntarjoaja, kun taas Euroopassa reitinaikaisten palvelujen tarjoajia on 38. Yhdysvaltojen palveluntarjoaja käsittelee lähes 70 prosenttia enemmän lentoja 38 prosenttia pienemmällä henkilöstömäärällä. Tämän tuottavuuseron perussyitä Euroopassa ovat suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän perustamisessa ja noudattamisessa esiintyvät puutteet, tehottomat valvontaviranomaiset ja palveluntarjoajien suhteettoman suuri tukihenkilöstön määrä.

Toinen käsitelty keskeinen ongelma on **hajanainen ilmaliikenteen hallintajärjestelmä**. Euroopan ilmaliikenteen hallintajärjestelmä koostuu 27 kansallisesta viranomaisesta, jotka valvovat yli sataa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa ja joiden järjestelmät, säännöt ja menettelyt oletettavastikin poikkeavat toisistaan. Suuria lisäkustannuksia aiheutuu siitä, että Euroopassa on suuri joukko palveluntarjoajia, jotka kaikki hankkivat omat järjestelmänsä, yleensä kouluttavat oman henkilöstönsä, luovat omat toimintamenettelynsä ja toimivat maantieteellisesti rajallisella alueella eli tarjoavat palveluja pienessä ilmatilassa. Tämän hajanaisuuden korjaamiseksi SES-aloitteessa on otettu käyttöön rajat ylittävät toiminnalliset ilmatilan lohkot ja keskitetty verkon hallinnoija, joka vastaa tietyistä verkkotason palveluista. Toiminnalliset ilmatilan lohkot eivät kuitenkaan ole vielä suorituskykysuuntautuneita ja verkon hallinnoija on liian heikko.

SES 2+ -aloite vaikuttaa useimpiin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin, jäsenvaltioiden viranomaisiin, ilmatilan käyttäjiin, komissioon ja Euroopan unionin ilmailuvirastoon.

Ongelmat, niitä ylläpitävät tekijät ja perimmäiset syyt



2. TOISSIJAISUUSPERIAATE

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 58 artikla, 90 artikla ja 100 artikla ulottavat EU:n yhteiseen liikennepolitiikkaan kuuluvat sisämarkkinoiden tavoitteet koskemaan lentoliikennettä.

Jäsenvaltioiden toimilla ei voida varmistaa valmiuksia ja turvallisuutta ei voida kehittää optimaalisesti niin, että EU:n ilmaliikenteen hallintapalvelujen kustannustasot samalla alenisivat. Hyväksyessään SES I ja SES II -paketit jäsenvaltiot myönsivät, että kansallisista säännöistä ja maantieteellisistä rajoista juontuva eurooppalaisen ilmatilan pirstaleisuus on yksi keskeinen syy ongelmaan.

3. TAVOITTEET

Yleistavoite:

Parantaa Euroopan lentoliikennejärjestelmän kilpailukykyä suhteessa muihin vertailukelpoihin alueisiin ja erityisesti kehittää edelleen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa aloitetta.

Erityistavoitteet:

ET1:	Tehostetaan ilmaliikenteen palveluja.
ET2:	Parannetaan ilmaliikenteen hallintakapasiteetin käyttöastetta.

Toiminnalliset tavoitteet:

TT1:	Varmistetaan, että lennonvarmistuspalvelujen tarjonta on avointa, perustuu markkinaperiaatteisiin ja tuo asiakkaille lisäarvoa.
TT2:	Vahvistetaan kansallisten valvontaviranomaisten asemaa.
TT3:	Lujitetaan tavoitteiden vahvistamisprosessia ja suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän noudattamisen valvontaa (mukaan lukien suorituskyvyn tarkastuselimen / suorituskyvyn tarkastusyksikön lujittaminen).
TT4:	Suunnataan toiminnalliset ilmatilan lohkot strategisesti uudelleen.
TT5:	Lujitetaan verkon hallinnoijan hallintoa ja toimivaltuuksia.

4. TOIMINTAVAIHTOEHDOT

Analyysin ja sidosryhmien kuulemisen perusteella määriteltiin laaja joukko erityistoimia, kuudella politiikan alalla, joilla kaikilla on mahdollista puuttua kaikkiin edellä kuvattuihin ongelmaa ylläpitäviin tekijöihin.

Ongelma-alueiden perussyyt	Politiikan ala	Harkitut toimintavaihtoehdot
Ongelma-alue 1: Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen riittämätön tehokkuus		
Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ovat suuressa määrin luonnollisia monopoleja	1: Tukipalvelut	1.1 — Ei tehdä mitään
		1.2 — Tukipalvelujen toiminnallinen eriyttäminen
		1.3 — Tukipalvelujen rakenteellinen eriyttäminen
Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat eivät ole riittävän asiakassuuntautuneita	2: Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien keskittyminen asiakkaiden tarpeisiin	2.1 — Ei tehdä mitään
		2.2 — Ilmatilan käyttäjien kuulemisen parantaminen ja näiden hyväksyntä tietyille investointisuunnitelmille
		2.3 – 2.2 ja sen lisäksi annetaan ilmatilan käyttäjäryhmille rooli lennonvarmistuspalvelujen hallinnassa
Kansallisten valvontaviranomaisten tehottomuus sääntelyssä	3: Kansallisten valvontaviranomaisten tehottomuus	3.1 — Ei tehdä mitään
		3.2 — Vastavuoroinen yhteistyö, koordinointi EU:n tasolla ja asiantuntijoiden kokoaminen yhteen
		3.3 — 3.2 plus kansallisten valvontaviranomaisten institutionaalinen eriyttäminen lennonvarmistuspalveluista
Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän hallinnointimekanismin tehottomuus	4: Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän hallinnointimekanismi	4.1 — Ei tehdä mitään
		4.2 — Jäsenvaltioiden osallisuuden vähentäminen tavoitteenasettelussa. Tarkastuselin komission valvonnassa.
		4.3 — Jäsenvaltiot saavat suoraan nimetä tarkastuselimen, mutta tarkastuselin asettaa itse tavoitteet ilman komiteamenettelyä.
Ongelma-alue 2: Hajanainen ilmaliikenteen hallintajärjestelmä		
Toiminnalliset ilmatilan lohkot eivät ole suoritusperusteisia eikä nykyisellä järjestelyllä ole riittävästi lisäarvoa	5: Toiminnallisten ilmatilan lohkojen kohdistaminen uudelleen	5.1 — Ei tehdä mitään
		5.2 — Luodaan toiminnallisille ilmatilan lohkoille ohjailevamat ja helpommin täytäntöönpantavat tavoitteet/perusteet
		5.3 — Luodaan toiminnallisille ilmatilan lohkoille joustavampi ja suoritusperusteisempi malli
		5.4 — Ylhäältä alas -lähestymistapa, jossa luodaan tarkastuselimestä ja verkon hallinnoijasta uusi yksikkö, joka suunnittelee palvelujen tarjoamista
Verkon hallinnoijan heikko	6: Verkon hallinnoijan	6.1 — Ei tehdä mitään

Ongelma-alueiden perussyyt	Politiikan ala	Harkitut toimintavaihtoehdot
asema ja rajoitettu toiminta-ala	asema	6.2 — Siirretään toiminnallinen hallinnointi toimialalle ja yksinkertaistetaan EU:n ja valtion tason hallinnointia strategisissa asioissa 6.3 — Luodaan toimialan yhteisyritys vastaamaan verkon hallinnoijasta 6.4 — Sama kuin 6.2 tai 6.3, Eurocontrolille verkon hallinnoijan ja kattavamman keskitetyn palveluntarjoajan ympärille rakennettu rooli ja laaja-alaisesti määritellyn ilmatilan suunnittelun mukaanotto

Toimintavaihtoehto 1: Tukipalvelut¹. Ensimmäinen vaihtoehto on olla tekemättä mitään (1.1). Tukipalvelut voivat myös olla toiminnallisesti (vaihtoehto 1.2) tai rakenteellisesti (vaihtoehto 1.3) eriytettyjä. Jos toiminnot eriytetään toiminnallisesti, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien olisi järjestettävä tukipalvelujen tarjoaminen sisäisesti, jotta ne voidaan selvästi erottaa erilliseksi liiketoimintayksiköksi. Jos valitaan rakenteellinen eriyttäminen, tukipalvelun tarjoamiseen tarvittava omaisuus ja henkilöstö siirrettäisiin erilliselle organisaatiolle, joka on riippumaton keskeisistä lennonjohtopalvelujen tarjoajista.

Toimintavaihtoehto 2: Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien keskittyminen asiakkaiden tarpeisiin. Ensimmäinen vaihtoehto on olla tekemättä mitään (2.1). Toisessa vaihtoehdossa (2.2) edellytetään parempaa ilmatilan käyttäjien kuulemista ja annetaan ilmatilan käyttäjäryhmille mahdollisuus ”vahvistaa allekirjoituksellaan” lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien investointisuunnitelmat. Vaihtoehto 2.3 perustuu vaihtoehtoon 2.2 niin, että siihen lisätään pakollinen jäsenyys hallinto-/tarkastuselimessä kaikille kolmelle ilmatilan käyttäjäryhmälle (lentoyhtiöt, sotilasilmailu ja yleinen/liikelentotoiminta).

Toimintavaihtoehto 3: Kansallisten valvontaviranomaisten tehottomuus. Ensimmäinen vaihtoehto on olla tekemättä mitään (3.1). Vaihtoehdossa 3.2 keskitytään tiivistämään kansallisten valvontaviranomaisten välistä yhteistyötä ja edistämään parhaiden käytäntöjen vaihtoa ja kansallisten asiantuntijoiden yhteenkokoamista Euroopan unionin ilmailuvirastossa. Vaihtoehto 3.3 perustuu vaihtoehtoon 3.2, mutta siinä edellytetään, että kansalliset valvontaviranomaiset ovat institutionaalisesti, eivätkä vain toiminnallisesti, kuten nyt, täysin erillisiä valvomistaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista.

Toimintavaihtoehto 4: Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän hallinnointimekanismi. Jos valitaan Ei tehdä mitään -vaihtoehto (4.1), yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa vuonna 2020 koskeviin alkuperäisiin tavoitteisiin ei päästäisi. Vaihtoehdossa 4.2 tavoitteiden asettamisprosessi lyhenisi ja jäsenvaltioiden vaikutusmahdollisuudet vähenisivät. Vaihtoehto 4.3 kääntäisi nykyjärjestelyn ylösalaisin, sillä siinä annettaisiin jäsenvaltioille (eikä komissiolle) mahdollisuus nimetä suorituskyvyn tarkastuselimen jäsenet noudattaen tiukkoja riippumattomuusvaatimuksia. Suorituskyvyn tarkastuselin asettaisi sitten itselleen tavoitteet ja komiteamenettely poistuisi kokonaan, jotta voitaisiin varmistaa prosessin nopeus ja tehokkuus.

Toimintavaihtoehto 5: Toiminnallisten ilmatilan lohkojen kohdistaminen uudelleen. Ei tehdä mitään -vaihtoehdossa (5.1) hidas prosessi jatkuisi edelleen, eikä toiminnallisissa ilmatilan lohkoissa keskityttäisi yhtään entistä enempää suorituskykyyn. Vaihtoehdossa 5.2 korvattaisiin nykyiset toiminnallista ilmatilan lohkoa koskevat arviointiperusteet ohjailevilla tavoitteilla. Vaihtoehto 5.3 tekisi toiminnallisista ilmatilan lohkoista joustavampia välineitä

¹ Esimerkiksi ilmailualan tiedotus-, viestintä-, paikannus-, valvonta- tai meteorologiapalvelut, jotka tukevat keskeisiä lentoliikennepalvelujen tarjoajia.

suorituskyvyn parantamiseen. Ilmatilan suunnittelu siirtyisi enenevässä määrin verkon hallinnoijalle (toiminnallisia ilmatilan lohkoja seuraava ylempi taso). Vaihtoehdossa 5.4 luotaisiin keskussuunnitteluyksikkö, jonka tehtävänä olisi suunnitella uudelleen EU:n ilmatila 4–6 suuren toimilupalohkon pohjalta.

Toimintavaihtoehto 6: Verkon hallinnoijan asema. Ei tehdä mitään -vaihtoehdossa (6.1) verkon hallinnoijaa kehitettäisiin edelleen nykyisen oikeudellisen toiminta-alan ja tehtävien pohjalta. Vaihtoehdossa 6.2 luotaisiin kaksitasoinen hallinnointijärjestelmä. Jäsenvaltioilla olisi edelleen veto-oikeus kysymyksissä, joilla on merkitystä kansallisen suvereniteetin kannalta, mutta toimiala vastaisi operatiivisesta hallinnoinnista. Vaihtoehdossa 6.3 verkon hallinnoijasta tulisi toimialan yhteisyritys. Vaihtoehtojen 6.2 ja 6.3 tapaan vaihtoehto 6.4 edellyttäisi hallintotavan uudistamista toimialan aseman parantamiseksi. Keskeinen uusi piirre vaihtoehdossa 6.4 on ajatus keskitetyistä palveluista, joihin tietyt SESARiin liittyvät tiedot perustuvat uudet ilmaliikenteen hallinnan palvelut keskitettäisiin.

5. VAIKUTUSTENARVIOINTI

Kustannustehokkuuden selkeän painottamisen vuoksi aloitteen tärkeimmät vaikutukset ovat taloudellisia ja sosiaalisia, kun taas ympäristövaikutukset ovat enimmäkseen välillisiä.

5.1. Integroitu rakenne ja tukipalvelut

Vaihtoehto 1.2 (*toiminnallinen eriyttäminen*) tuo rajallisesti etuja, lähinnä tukipalveluihin liittyvien kustannusten läpinäkyvyyden paranemisena. Vaihtoehto 1.3 (*rakenteellinen eriyttäminen*) edistäisi todennäköisesti enemmän lennonvarmistuspalvelujen välistä kilpailua ja alentaisi lentoliikenteen harjoittajien kustannuksia. Tehokkuushyödyt voisivat kuitenkin tehdä työoloista entistä vaativampia ja vähentää lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien työvoimaa. Näin ollen vaihtoehto 1.3 on se, joka on suorituskyvyn kannalta paras, kun taas vaihtoehto 1.2 parantaa suorituskykyä vain marginaalisesti, mutta työntekijävähennykset ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien työntekijöiden huolestuneisuus jäisivät pienemmiksi.

5.2. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien keskittäminen asiakkaiden tarpeisiin

Sekä vaihtoehdolla 2.2. (*kuulemisen parantaminen ja hyväksyntä*) että vaihtoehdolla 2.3 (*hallintoneuvosto*) olisi myönteisiä vaikutuksia yleiseen tehokkuuteen ja kapasiteettiin, mutta myös joitakin kielteisiä vaikutuksia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien työntekijöiden työehtoihin. Vaihtoehdon 2.3 hyödyt ovat hieman suuremmat kuin vaihtoehdossa 2.2, mutta vaihtoehdossa 2.3 on enemmän riskejä ja se olisi poliittisesti vaikeampi toteuttaa. Sen vuoksi vaihtoehto 2.2 näyttää olevan tasapainoisin lyhyen ja pitkän aikavälin kustannusten ja hyötyjen kannalta.

5.3. Kansallisten valvontaviranomaisten tehottomuus

Vaihtoehdosta 3.3, jossa vaihtoehtoon 3.2 (*keskinäinen yhteistyö ja asiantuntijoiden kokoaminen yhteen*) lisätään institutionaalinen eriyttäminen, saataisiin enemmän hyötyjä, mutta sen poliittiset riskit ovat suuret. Vaikka vaihtoehtoon 3.2 liittyvät riskit ovat pienemmät, myös sen hyödyt ovat huomattavasti pienemmät. Tämän vuoksi vaihtoehto 3.3 on suositeltavin.

5.4. Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän hallinnointimekanismi

Vaihtoehdot 4.2 ja 4.3 antavat laajalti saman lopputuloksen, mutta niihin liittyvät (poliittiset) riskit ovat hyvin erilaisia. Vaihtoehdossa 4.2 (*jäsenvaltion osallistumisen vähentäminen*) riski liittyy siihen, kuinka todennäköisesti jäsenvaltiot pääsevät ehdotuksesta yksimielisyyteen. Vaihtoehdossa 4.3 (*suorituskyvyn tarkastuselimen nimeäminen jäsenvaltioissa ilman komiteamenettelyä*) on olemassa huomattava riski siitä, että EU menettää määräysvallan

suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä. Valinta perustuu riskinarviointiin, jolloin parhaaksi valikoituu vaihtoehto 4.2.

5.5. Toiminnallisten ilmatilan lohkojen kohdistaminen uudelleen

Vaihtoehto 5.4 (*ylhäältä alaspäin suuntautuvat toiminnalliset ilmatilan lohkot*) tarjoaa ylivoimaisesti suurimmat hyödyt tehokkuuden ja kapasiteetin suhteen, mutta se on myös poliittisesti erittäin vaikea toteuttaa ja se sisältää joitakin vakavia teknisen toteutettavuuden riskejä. Vaihtoehto 5.3 (*joustavat toiminnalliset ilmatilan lohkot*) tarjoaa suunnilleen samat hyödyt kuin vaihtoehto 5.2 (*ohjailevat tavoitteet*), mutta se sopii paremmin yhteen taustalla olevien suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän periaatteiden kanssa. Siihen liittyy myös lisämahdollisuuksia, jos se yhdistetään järkevästi muihin vaihtoehtoihin. Sitä voitaisiin suositella parhaana vaihtoehtona sillä edellytyksellä, että toiminnallisten ilmatilan lohkojen käsitteen tarkistukselle asetetaan määräaika.

5.6. Verkon hallinnoijan tehtävät

Vaihtoehdosta 6.4 (*Eurocontrol laajennettuna verkon hallinnoijaksi*) saadaan suurimmat hyödyt tehokkuuden ja kapasiteetin kannalta. Ainoa kysymys on se, olisiko siihen yhdistettävä vaihtoehdon 6.2 (*toimiala vastaa operatiivisesta hallinnoinnista*) vai vaihtoehdon 6.3 (*toimialan yhteisyritys*) hallintomalli. Vaihtoehto 6.3 on hieman vahvemmillä siksillä, että organisaatio voi pyrkiä tehokkuusetiuihin aktiivisemmin, jos se on täysin toimialan vastuulla, verrattuna siihen, että sitä hallinnoivat jäsenvaltiot edelleen puolustavat kansallisia *status quo* -asemiaan. Koska verkon hallinnoija, joka tarjoaa keskitettyjä palveluja, olisi kuin mikä tahansa lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja, olisi loogista puoltaa toimialan johtoa ja valita parhaaksi vaihtoehdoksi vaihtoehtojen 6.3 ja 6.4 vaihtoehtojen yhdistelmä.

6. VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Toimintavaihtoehtoja arvioitiin kuudella politiikan eri alalla yhteensä 20. Tämän jälkeen toimintavaihtoehdot yhdisteltiin 3 skenaarioksi:

Skenaario 1: Lähtötilanne	Skenaario 2: Suurin riski	Skenaario 3: Paras suorituskyky
Ei tehdä mitään	Vaihtoehto 1.2 Tukipalvelujen toiminnallinen eriyttäminen	Vaihtoehto 1.3 Tukipalvelujen rakenteellinen eriyttäminen
	Vaihtoehto 2.2 Kuulemisen parantaminen ja hyväksyntä	Vaihtoehto 2.2 Kuulemisen parantaminen ja hyväksyntä
	Vaihtoehto 3.2 Keskinäinen yhteistyö ja asiantuntijoiden kokoaminen yhteen	Vaihtoehto 3.3 3.2 + kansallisten valvontaviranomaisten institutionaalinen eriyttäminen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista
	Vaihtoehto 4.2 Valtioiden osallistumisen vähentäminen	Vaihtoehto 4.2 Valtioiden osallistumisen vähentäminen
	Vaihtoehto 5.2 Ohjailevammasta toiminnallista ilmatilan lohkoa koskevat tavoitteet	Vaihtoehto 5.3 Joustavat toiminnalliset ilmatilan lohkot
	Vaihtoehto 6.3 Toimialan yhteisyritys	Vaihtoehdot 6.4 + 6.3 Toimialan yhteisyritys + Eurocontrol laajennettuna verkon hallinnoijaksi

Vaihtoehdot 2.3, 4.3 ja 5.4 hylättiin poliittisesti liian riskialttiina, koska niistä saatavat hyödyt olivat rajoitettuja tai epävarmoja. Vaihtoehto 6.2 hylättiin, sillä siitä saatavat hyödyt olisivat hyvin vähäisiä verrattuna lähtötilanteeseen.

Skenaariolla 2 pyritään varmistamaan kohtuulliset parannukset ja pitämään poliittiset riskit vähäisinä, kun poliittisesti kiistanalaisimmat vaihtoehdot, kuten tukipalvelujen rakenteellinen eriyttäminen (vaihtoehto 1.3) ja kansallisten valvontaviranomaisten institutionaalinen

eriyttäminen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista (vaihtoehto 3.3), hylätään. Tämä sulkee kuitenkin pois mahdollisuuden soveltaa vaihtoehtoa 5.3 (joustavammat toiminnalliset ilmatilan lohkot), koska tämä olisi järkevää vain, jos lennonvarmistuspalvelut on eriytetty.

Vaihtoehtoon 3 liittyy suurempi vastustusriski, mutta se voisi parantaa suorituskykyä huomattavasti kunnianhimoisempien toimintavaihtoehtojen ja vaihtoehtojen välisten synergioiden avulla.

Skenaarioiden vertailu

	Skenaario 1: Lähtötilanne	Skenaario 2: Suurin riski	Skenaario 3: Paras suorituskyky
TIIVISTELMÄ VAIKUTUKSISTA			
Taloudelliset vaikutukset:			
Kustannustehokkuus	0	>€ 250 M p.a.	>€ 780M p.a.
Lentojen tehokkuus	0	>€ 1.6 Bn p.a.	>€ 2 Bn p.a.
Kapasiteetti/myöhästymiset	0	>€ 120 M p.a.	>€ 150 M p.a.
Hallinnolliset menot	0	€ -7.9-9.7 M p.a.	€ -13.8-16.8 M p.a.
Makrotaloudelliset vaikutukset			
Vuotuinen BKT 2020/2030	0	~€ 600 M/ € 700 M	~€ 750 M/€ 900 M
Työllisyys 2030	0	~+10 000	~+13 000
josta lentoyhtiön työpaikkoja 2020/2030	0	+	~+500/+3000
Sosiaaliset vaikutukset			
Työllisyys ja työntekijöiden työolot			
kansalliset valvontaviranomaiset	0	+	~+80 työpaikkaa
lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat	0	~ -3400	~ -9400
Turvallisuus	0	+	++
Ympäristövaikutukset			
Melu	0	0	0
Päästöt	0	++	++
TEHOKKUUS/TULOKSELLISUUS/JOHDONMUKAISUUS			
Tehokkuus:			
<i>Erityistavoitteet:</i>			
ET1: Tehostetaan ilmaliikenteen palveluja	0	++	+++
ET2: Parannetaan ilmaliikenteen hallintakapasiteetin käyttöastetta	0	+	+
Tehokkuus ilman makrotaloudellisia vaikutuksia	0	Nettohyödyt ~€ 1960 M p.a.	Nettohyödyt ~€ 2915 M p.a.
Johdonmukaisuus	0	+	++

Tehokkuuden osalta näiden kahden skenaarion välistä eroa pienentää se, että molemmissa on valittu suorituskykyjärjestelmän osalta vaihtoehto 2.2. Kun taas tarkastellaan **tuloksellisuutta**, hallinnollisten lisäkustannusten pienuus skenaariossa 3 kolminkertaistaa kustannustehokkuushyödyt, minkä seurauksena siitä suoraan saatavat hyödyt ovat noin 1 miljardia euroa suuremmat kuin skenaariossa 2. Lisäksi molemmat skenaariot synnyttäisivät kasvua ilmailualalla niin, että valittaessa skenaario 2 luotaisiin 10 000 työpaikkaa ja valittaessa vaihtoehto 3 noin 13 000 työpaikkaa. **Johdonmukaisuuden** osalta suorituskyvyn kannalta paras skenaario sopii paremmin yhteen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän yleisen ideologian kanssa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan puitteissa.

Yhteenvedon voidaan todeta, että suorituskyvyn kannalta paras skenaario eli skenaario 3 katsotaan parhaaksi toimintavaihtoehdoksi.

7. SEURANTA JA ARVIOINTI

Komissio aikoo ensimmäisen kerran vuonna 2015 ja toisen kerran vuonna 2020 arvioida, onko aloitteen tavoitteet on saavutettu. Jos niitä ei ole saavutettu, komissio harkitsee, minkälaisia lisätoimia tarvitaan, jotta ne voidaan saavuttaa.

Suorituskykyä seurataan suorituskyvyn tarkastuselimen vuosikertomuksilla, joissa annetaan tiedot EU:n lennonvarmistuspalvelun suorituskyvystä, ja verkon hallinnoijan kuukausittain antamilla raporteilla. Keskeiset indikaattorit ovat seuraavat:

Erityistavoite	Seurannan indikaattorit
ET1: Tehostetaan ilmailukenteen palveluja	• Myöhästymiset (min/lento) • Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiskustannukset käyttäjille • Lentoajan pidentymisten keskimääräinen vähentyminen • Päästöjen väheneminen
ET2: Parannetaan ilmailukenteen hallintakapasiteetin käyttöastetta	• Lentomatkanaikainen tehokkuus • Kiitoratojen läpikulkukapasiteetin parantuminen lentoasemilla, joilla on tällä hetkellä kapasiteettirajoitteita