



Strasbūras, 11.6.2013
SWD(2013) 207 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedama prie

teisės aktų pasiūlymų,

kuriomis siekiama atnaujinti reglamentus dėl Bendro Europos dangaus (BED 2+)

{COM(2013) 410 final}

{SWD(2013) 206 final}

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedama prie

teisės aktų pasiūlymų,

kuriais siekiama atnaujinti reglamentus dėl Bendro Europos dangaus (BED 2+)

1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

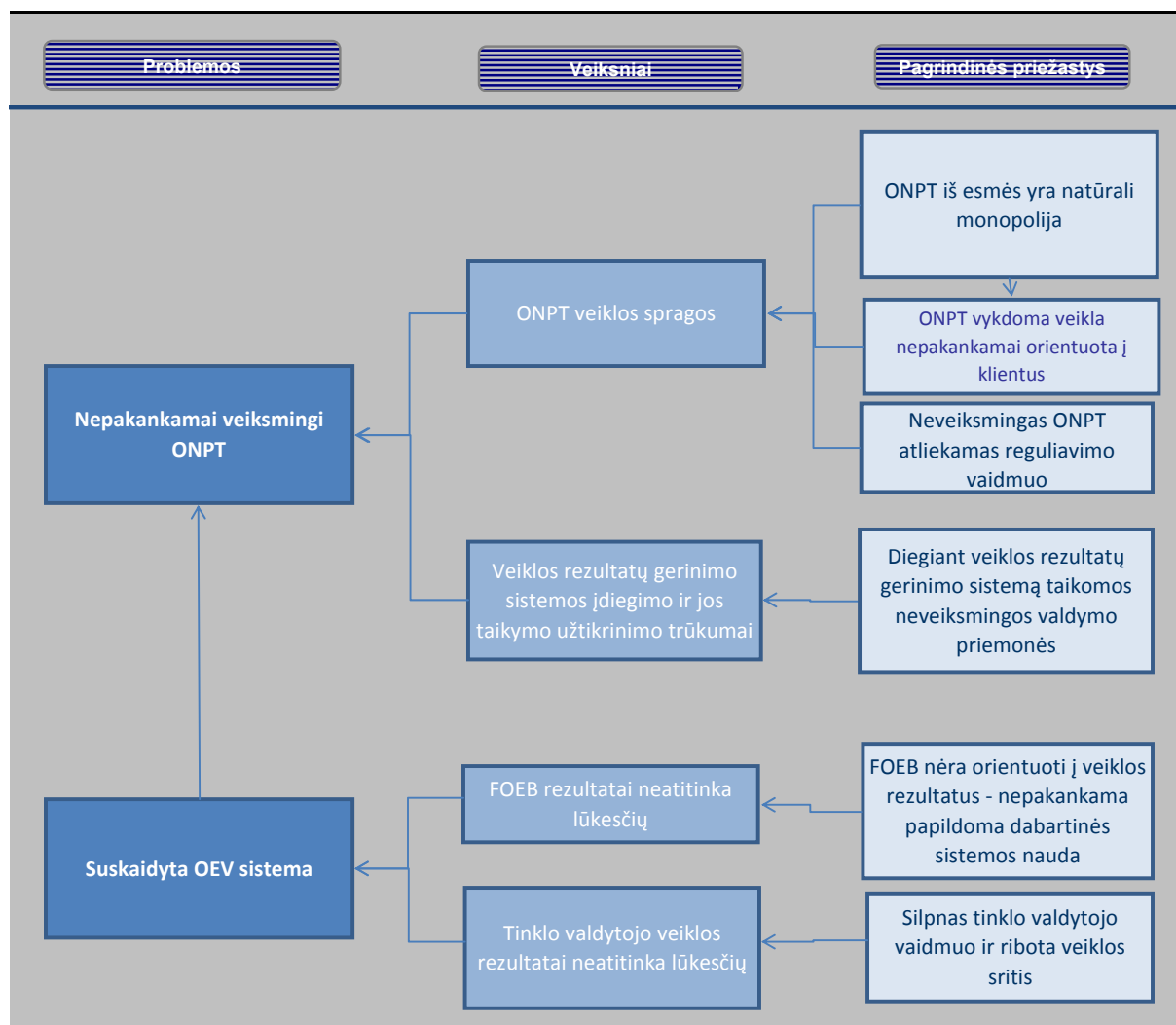
Bendro Europos dangaus (BED) iniciatyva siekiama pagerinti bendrą Europos oro erdvės organizavimo ir valdymo efektyvumą. Nuo 2004 m. ir 2009 m., kai buvo atitinkamai priimti teisės aktų rinkiniai BED I ir BED II, įgyta patirtis rodo, kad BED iniciatyvos principai ir kryptis yra veiksmingi ir padeda užtikrinti šių teisės aktų rinkinių įgyvendinimą. Tačiau iniciatyvą vėluojama įgyvendinti. Priėmus teisės aktų rinkinį BED 2+ turėtų pagerėti BED II įgyvendinimas, nes naujame teisės aktų rinkinyje pagrindinis dėmesys skiriamas tam tikriems instituciniams klausimais ir tolesniam oro navigacijos paslaugų teikimo gerinimui.

Pirmoji problema, nagrinėjama teisės aktų rinkinio BED 2+ poveikio vertinime, – **nepakankamai veiksmingai teikiamos oro navigacijos paslaugos**. Teikiant oro navigacijos paslaugas vis dar gana neveiksmingai sprendžiami sąnaudų ir skrydžių veiksmingumo, taip pat siūlomo pajėgumo klausimai. Tai akivaizdžiai matoma, lyginant su panašaus dydžio oro erdvę turinčiomis Jungtinėmis Amerikos Valstijomis. JAV oro erdvę valdo vienas paslaugų teikėjas, o Europoje – 38 maršruto paslaugų teikėjai. JAV paslaugų teikėjas valdo beveik 70 % daugiau skrydžių ir turi 38 % mažiau personalo. Pagrindinės priežastys, dėl kurių našumas taip skiriasi, yra veiklos rezultatų gerinimo sistemos nustatymo ir įgyvendinimo užtikrinimo Europoje trūkumai, neveiksmingos priežiūros institucijos ir neproporcingai didelis paslaugų teikėjų įmonėse dirbančio pagalbinio personalo skaičius.

Antroji nagrinėjama problema – **susiskaidžiusi OEV sistema**. Europos OEV sistemą sudaro 27 nacionalinės institucijos, prižiūrinčios daugiau nei šimtą oro navigacijos paslaugų teikėjų, o tai natūraliai lemia sistemų, taisyklių ir procedūrų skirtumus. Daug papildomų sąnaudų atsiranda dėl to, kad Europoje veikia daug paslaugų teikėjų ir kiekvienas iš jų taiko savo sistemą, daugiausia moko savo personalą, kuria savo veiklos procedūras ir yra riboti teritoriniu požiūriu – paslaugas teikia mažoje oro erdvėje. Siekiant panaikinti susiskaidymą, BED iniciatyvoje pateikta tarptautinių funkcinių oro erdvės blokų ir centralizuoto tinklo valdytojo, kuris teiktų tam tikras tinklo lygmens paslaugas, idėja. Tačiau funkciniai oro erdvės blokai vis dar nėra orientuoti į veiklos rezultatus, o tinklo valdytojo pozicija tebėra per silpna.

BED 2+ iniciatyva didžiausią poveikį turės oro navigacijos paslaugų teikėjams, valstybių narių institucijoms, oro erdvės naudotojams, Komisijai ir EASA.

Problemos, jas sukeliantys veiksniai ir pagrindinės priežastys



2. SUBSIDIARUMO PRINCIPAS

Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 58, 90 ir 100 straipsnius vidaus rinkos sukūrimo tikslai pagal ES bendrąją transporto politiką įgyvendinami ir oro transporto sektoriuje.

Vien tik valstybių narių veiksmais negalima užtikrinti optimalaus pajėgumo ir saugos sustiprinimo ir kartu sumažinti teikiant ES oro eismo vadybos paslaugas patiriamų sąnaudų lygį. Pritardamos teisės aktų rinkiniams BED I ir BED II, valstybės narės pripažino, kad problemos esmė – dėl nacionalinių taisyklių ir geografinėmis ribomis suskaidyta Europos oro erdvė.

3. TIKSLAI

Bendrasis tikslas

Gerinti Europos aviacijos sistemos konkurencingumą, palyginti su kitų panašių regionų konkurencingumu, ir visų pirma toliau plėtoti Bendro Europos dangaus iniciatyvą.

Konkrečiai tikslai:

KT1.	Veiksmingiau teikti oro eismo paslaugas
KT2.	Geriau panaudoti oro eismo vadybos pajėgumą.

Veiklos tikslai:

VT1.	Užtikrinti, kad oro navigacijos paslaugos būtų teikiamos skaidriai, remiantis rinkos principais ir atsižvelgiant į naudą klientui.
VT2.	Sustiprinti nacionalinių priežiūros institucijų vaidmenį.
VT3.	Sustiprinti tikslų nustatymo ir veiklos rezultatų gerinimo sistemos taikymo užtikrinimo procesą (įskaitant veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos (VRAĮ) ir (arba) veiklos rezultatų apžvalgos skyriaus (VRAS) stiprinimą).
VT4.	Strategiškai perorientuoti funkcinį oro erdvės blokų veiklą.
VT5.	Sustiprinti tinklo valdytojo valdymą ir įtvirtinti jo veiklos vykdymo sritį.

4. GALIMOS POLITIKOS PRIEMONĖS

Remiantis atlikta analize ir konsultacijomis su suinteresuotaisiais subjektais, nustatytas išsamus šešias politikos sritis apimančių priemonių rinkinys. Visos šios priemonės gali būti taikomos šalinant visus pirmiau nurodytus problemas sukeliančius veiksniai.

Pagrindinė problemų priežastis	Politikos sritys	Nagrinėjamos galimos politikos priemonės
1 probleminė sritis. Nepakankamai veiksmingai teikiamos oro navigacijos paslaugos		
Oro navigacijos paslaugų teikėjai (ONPT) daugiausia yra natūralūs monopoliai	1. Pagalbinės paslaugos	1.1. Nesiimti jokių veiksmų
		1.2. Pagalbinių paslaugų funkcinis atskyrimas
		1.3. Pagalbinių paslaugų struktūrinis atskyrimas
ONTP veikla mažai orientuota į klientus	2. Didesnis ONPT dėmesys klientų poreikiams	2.1. Nesiimti jokių veiksmų
		2.2. Dažnesnis konsultavimasis ir oro erdvės naudotojų parašu suteikiamas tam tikrų investicijų planų patvirtinimas
		2.3. Pirmesnis 2.2. punktas + oro erdvės naudotojų grupėms suteikiamas vaidmuo vykdant ONPT valdymą
Nacionalinių priežiūros institucijų neveiksmingai vykdomas reguliavimas	3. Neveiksmingas nacionalinių priežiūros institucijų vaidmuo	3.1. Nesiimti jokių veiksmų
		3.2. Dvišalio bendradarbiavimo užmezgimas, ES lygmens koordinavimas ir ekspertų telkimas
		3.3. Pirmesnis 3.2 punktas + institucinis nacionalinių priežiūros institucijų ir ONPT atskyrimas
Diegiant veiklos rezultatų gerinimo sistemą taikomos neveiksmingos valdymo priemonės	4. Veiklos rezultatų gerinimo sistemos valdymo priemonės	4.1. Nesiimti jokių veiksmų
		4.2. Mažesnis valstybių narių dalyvavimas tikslų nustatymo procese Veiklos rezultatų apžvalgos įstaigą prižiūri Komisija.
		4.3. Leisti valstybėms tiesiogiai skirti veiklos rezultatų apžvalgos įstaigą, tačiau leisti šiai įstaigai pačiai nustatyti tikslus, netaikant komitologijos procedūros.
2 probleminė sritis. Susiskaidžiusi OEVS sistema		
Funkcinių oro erdvės blokų veikla nėra orientuota į rezultatus, o dabartinė jų struktūra nesuteikia pakankamai pridėtinės vertės	5. Funkcinių oro erdvės blokų veiklos perorientavimas	5.1. Nesiimti jokių veiksmų
		5.2. Funkciniams oro erdvės blokams nustatyti griežtesnius įvykdomus tikslus ir (arba) kriterijus
		5.3. Sukurti lankstesnį ir labiau rezultatais pagrįstą funkcinį oro erdvės blokų modelį
		5.4. Principas „iš viršaus į apačią“; iš veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos ir tinklo valdytojo sukuriamas naujas

Pagrindinė problemų priežastis	Politikos sritys	Nagrinėjamos galimos politikos priemonės
		subjektas, kuris organizuotų paslaugų teikimą
Silpnas tinklo valdytojo vaidmuo ir ribota jo veiklos sritis	6. Tinklo valdytojo vaidmuo	6.1. Nesiimti jokių veiksmų
		6.2. Veiklos valdymą perduoti sektoriui ir supaprastinti strateginių klausimų valdymą ES ir valstybių narių lygmeniu
		6.3. Sukurti sektoriaus bendrąją įmonę, kuri valdytų tinklo valdytoją.
		6.4. Pirmiau 6.2 ir 6.3 punktuose nurodytos politikos priemonės + Eurokontrolės vaidmuo siejamas su tinklo valdytojo veikla, visapusiškesnis centralizuotas paslaugų teikėjas, platesnė oro erdvės planavimo samprata.

1 galima politikos priemonė. Pagalbinės paslaugos¹. Pirmąją galima priemonę – nesiimti jokių veiksmų (1.1). Pagalbinės paslaugas galima atskirti funkciniu (1.2 galima priemonė) arba struktūriniu (1.3 galima priemonė) lygmeniu. Funkciniu lygmeniu atskyrus pagalbinės paslaugas, ONPT reikėtų organizuoti vidinį pagalbinių paslaugų teikimą, kad jas būtų galima aiškiai atskirti kaip atskirą verslo vienetą. Pasirinkus struktūrinį atskyrimą, turtas ir darbuotojai, kurių reikia, kad būtų galima teikti pagalbinės paslaugas, būtų perkelti į atskirą organizaciją, nepriklausomą nuo pagrindinio skrydžių valdymo paslaugų teikėjo.

2 galima politikos priemonė. Didesnis ONPT dėmesys klientų poreikiams. Pirmąją galima priemonę – nesiimti jokių veiksmų (2.1). Pagal antrąją galimą priemonę (2.2) reikia gerinti oro erdvės naudotojų konsultacijas ir suteikiama galimybė naudotojų grupėms raštiškai patvirtinti ONPT investicijų planus. 2.3 galima priemonė panaši į 2.2 priemonę, tačiau dar apima privalomą kiekvienos iš trijų oro erdvės naudotojų grupių (oro linijų, karinės aviacijos ir bendrosios ir (arba) verslo aviacijos) valdymo ir (arba) priežiūros tarybą.

3 galima politikos priemonė. Neveiksmingas nacionalinių priežiūros institucijų (NPI) vaidmuo. Pirmąją galima priemonę – nesiimti jokių veiksmų (3.1). Taikant 3.2 galimą priemonę būtų siekiama glaudesnio NPI bendradarbiavimo, skatinama keistis geriausiais patirtimi ir kurti EASA priklausančią nacionalinių ekspertų grupę. 3.3 galima priemonė panaši į 3.2 priemonę, bet pagal ją reikalaujama, kad NPI būtų instituciniu lygmeniu visiškai atskirtos nuo savo priežiūrinių ONPT (vietoj dabartinio funkcinio atskyrimo).

4 galima politikos priemonė. Veiklos rezultatų gerinimo sistemos valdymo priemonės. *Nesiimant jokių veiksmų* (4.1) būtų neįmanoma pasiekti pradinių 2020 m. nustatytų BED tikslų. Pasirinkus 4.2 priemonę, sutrumpėtų tikslinių rodiklių nustatymo procesas ir sumažėtų galima valstybių narių įtaka. Taikant 4.3 galimą priemonę būtų taikomas atvirkštinis modelis, palyginti su dabartiniu, – valstybėms narėms (o ne Komisijai) būtų leista skirti VRAĮ narius, laikantis griežtų nepriklausomumo kriterijų. Tuomet VRAĮ pati nusistatytų tikslinius rodiklius ir, siekiant, kad procesas vyktų greičiau ir veiksmingiau, būtų visiškai netaikoma komitologijos procedūra.

5 galima politikos priemonė. Funkcinių oro erdvės blokų veiklos perorientavimas. *Nesiimant jokių veiksmų* (5.1) toliau vyktų lėtas procesas, o FOEB nebūtų orientuojami į veiklos rezultatus. Pagal 5.2 priemonę dabartiniai FOEB kriterijai būtų pakeisti privalomaisiais kriterijais. Pagal 5.3 priemonę FOEB taptų lankstesnėmis veiklos rezultatų

¹ Tai tokios paslaugos kaip oro navigacijos informacijos, ryšių, navigacijos, priežiūros arba meteorologijos paslaugos, kuriomis naudojasi pagrindinių oro eismo paslaugų teikėjai.

gerinimo priemonėmis. Oro erdvės planavimas vis labiau priklausytų nuo tinklo valdytojo (aukštesnis nei FOEB lygmuo). Pasirinkus 5.4 priemonę, būtų sukurtas centrinis planavimo subjektas, kuris turėtų iš naujo sumodeliuoti ES oro erdvę pagal 4–6 pagrindinius koncesijų blokus.

6 galima politikos priemonė. Tinklo valdytojo vaidmuo. *Nesiimant jokių veiksmų* (6.1) toliau vyktų tinklo valdytojo raida, grindžiama dabartine teisine aprėptimi ir funkcijomis. Pasirinkus 6.2 priemonę būtų sukurta dviejų lygmenų valdymo sistema. Valstybės narės išlaikytų veto teisę sprendžiant su nacionaliniu suverenitetu susijusius klausimus, tačiau sektoriaus subjektai užtikrintų veiklos valdymą. Pagal 6.3 priemonę tinklo valdytojas taptų sektoriaus bendra įmone. Kaip ir pagal 6.2 bei 6.3 priemones, taikant 6.4 priemonę reikėtų valdymo reformos, kad būtų galima sustiprinti sektoriaus subjektų vaidmenį. Pagrindinis papildomas 6.4 priemonės elementas – centralizuotų paslaugų sąvoka, pagal kurią būtų centralizuotos tam tikros naujos OEV paslaugos, grindžiamos su SESAR susijusiais duomenimis.

5. POVEIKIO VERTINIMAS

Atsižvelgiant į tai, kad daug dėmesio skiriama ekonominiam efektyvumui, pagrindinis šios iniciatyvos poveikis yra ekonominis ir socialinis, o poveikis aplinkai daugiausiai yra netiesioginis.

5.1. Integruota struktūra ir pagalbinės paslaugos

1.2 galima priemonė (*funkcinis atskyrimas*) teikia nedidelę naudą, visų pirma susijusią su sąnaudomis, patiriamomis teikiant pagalbinės paslaugas. 1.3 galima priemonė (*struktūrinis atskyrimas*) yra tinkamesnė ONS konkurencijai skatinti ir oro vežėjų sąnaudoms sumažinti. Tačiau gali būti, kad siekiant didesnio veiksmingumo susidarytų sunkesnės darbo sąlygos ir sumažėtų ONPT darbuotojų. Taigi 1.3 priemonė labiausiai orientuota į veiklos gerinimą, o taikant 1.2 priemonę būtų galima labai pagerinti veiklos rezultatus ne taip stipriai sumažinant darbuotojų skaičių ir nekeliant didelio nerimo ONPT darbuotojams.

5.2. Didesnis ONPT dėmesys klientų poreikiams

2.2 (*dažnesnis konsultavimasis ir rašytinis patvirtinimas*) ir 2.3 (*valdymo taryba*) priemonės turėtų teigiamą poveikį bendram efektyvumui ir pajėgumui, tačiau turėtų ir nedidelį neigiamą poveikį ONPT darbuotojų įdarbinimo sąlygoms. Nors 2.3 priemonės nauda yra vos didesnė nei 2.2 priemonės, 2.3 priemonė susijusi su didesne rizika ir ją būtų sudėtingiau įgyvendinti politiniu lygmeniu. Todėl atrodo, kad taikant 2.2 priemonę būtų pasiekta geriausia trumpojo ir ilgojo laikotarpio sąnaudų ir naudos pusiausvyra.

5.3. Neveiksmingas NPI vaidmuo

3.3 priemonė panaši į 3.2 priemonę (*abipusis bendradarbiavimas ir ekspertų grupės kūrimas*), tik taikant 3.3 priemonę atsiranda institucinio atskyrimo galimybė. Ši priemonė duotų daugiau naudos, tačiau ji susijusi su didele politine rizika. Nors su 3.2 priemone susijusi rizika yra mažesnė, jos teikiama nauda taip pat yra daug mažesnė. Todėl 3.3 priemonė yra priimtiniausia.

5.4. Veiklos rezultatų gerinimo sistemos valdymo priemonės

Taikant 4.2 ir 4.3 priemones būtų pasiekta panašių plataus pobūdžio rezultatų, tačiau labai skiriasi (politinė) rizika, su kuria šios priemonės yra susijusios. Pasirinkus 4.2 priemonę (*mažesnis valstybių narių dalyvavimas*) rizika būtų siejama su tikimybe valstybėms narėms susitarti dėl pasiūlymo. 4.3 priemonė (*valstybėms narėms tiesiogiai skiria VRAĮ, netaikoma komitologijos procedūra*) susijusi su rizika, kad ES gali prarasti veiklos rezultatų gerinimo sistemos kontrolę. Šis pasirinkimas grindžiamas rizikos vertinimu, dėl kurio 4.2 priemonė tampa priimtinesnė.

5.5. Funkcinių oro erdvės blokų veiklos perorientavimas

Pasirinkus 5.4 priemonę (*principu „iš viršaus į apačią“ pagrįsti funkciniai oro erdvės blokai*) būtų galima pasiekti didžiausią efektyvumą, tačiau šią priemonę labai sunku įgyvendinti politiniu lygmeniu ir ji susijusi su didele techninio įgyvendinimo rizika. 5.3 priemonė (*lankstūs funkciniai oro erdvės blokai*) teikia beveik tokią pačią naudą, kaip ir 5.2 priemonė (*privalomieji tiksliniai rodikliai*), bet yra geriau suderinta su pagrindiniais veiklos rezultatų gerinimo sistemos principais. Ji taip pat galėtų duoti papildomos naudos, jei būtų taikoma su kitomis galimomis priemonėmis. Todėl būtų galima rekomenduoti rinktis šią priemonę, su sąlyga, kad bus nustatytas funkcinių oro erdvės blokų sąvokos persvarstymo galutinis terminas.

5.6. Tinklo valdytojo vaidmuo

6.4 priemonė (*išplečiama Eurokontrolės, kaip tinklo valdytojo, veikla*) būtų pati efektyviausia ir duotų daugiausiai su pajėgumais susijusios naudos. Kyla vienintelis klausimas – ar šią priemonę galima suderinti su valdymo modeliu, kurį numatoma taikyti pagal 6.2 (*sektorius subjektų vykdomas veiklos valdymas*) arba 6.3 (*sektorius bendra įmonė*) priemonę. 6.3 priemonė yra kiek pranašesnė, nes organizacija būtų efektyvesnė, jei jai visapusiškai vadovautų sektoriaus subjektai, o ne ją valdančios valstybės narės toliau gintų savo nacionalinį *status quo*. Jei centralizuotas paslaugas teikiantis tinklo valdytojas būtų toks pats ONPT, kaip ir kiti, būtų logiška pritarti tam, kad jam vadovautų sektoriaus subjektai, ir pasirinkti taikyti 6.4 ir 6.3 priemones.

6. GALIMŲ PRIEMONIŲ PALYGINIMAS

Iš viso buvo įvertinta 6 skirtingoms politikos sritims priklausančios 20 galimų politikos priemonių. Tos priemonės buvo sujungtos į 3 politikos scenarijus:

1 politikos scenarijus. Pagrindinis scenarijus	2 politikos scenarijus. Rizikos atžvilgiu optimaliausias scenarijus	3 politikos scenarijus. Veiklos rezultatų atžvilgiu optimaliausias scenarijus
Nesiimti jokių veiksmų	1.2 galima priemonė Pagalbinių paslaugų funkcinis atskyrimas	1.3 galima priemonė Pagalbinių paslaugų struktūrinis atskyrimas
	2.2 galima priemonė Dažnesnis konsultavimasis ir rašytinis patvirtinimas	2.2 galima priemonė Dažnesnis konsultavimasis ir rašytinis patvirtinimas
	3.2 galima priemonė Abipusis bendradarbiavimas ir ekspertų	3.3 galima priemonė Pirmesnis 3.2 punktas + institucinis NPI ir ONPT

	grupės kūrimas	atskyrimas
	4.2 galima priemonė Mažesnis valstybių narių dalyvavimas	4.2 galima priemonė Mažesnis valstybių narių dalyvavimas
	5.2 galima priemonė Privalomieji tiksliniai funkciniai oro erdvės blokų rodikliai	5.3 galima priemonė Lankstūs funkciniai oro erdvės blokai
	6.3 galima priemonė Sektoriaus bendra įmonė	6.4+6.3 politikos priemonės Sektoriaus bendra įmonė + išplėsta Eurokontrolės, kaip tinklo valdytojo, veikla

2.3, 4.3 ir 5.4 priemonių atsisakyta, nes jos buvo pernelyg rizikingos politiniu atžvilgiu, o jų nauda nedidelė arba abejotina. 6.2 priemonės atsisakyta, nes jos nauda būtų labai nedidelė, palyginti su pagrindiniu scenarijumi.

Pagal 2 scenarijų siekiama užtikrinti vidutiniškai geresnius veiklos rezultatus esant minimaliai politinei rizikai, nes atsisakoma politiniu atžvilgiu labiausiai ginčytinų priemonių, tokių kaip struktūrinis pagalbinių paslaugų atskyrimas (1.3 galima priemonė) ir institucinis NPI ir ONPT atskyrimas (3.3 galima priemonė). Tačiau tokiu atveju nelieta galimybės taikyti 5.3 priemonę (lankstesnių funkciniai oro erdvės blokų sukūrimas), nes ją būtų prasminga taikyti tik jei būtų atsietos ONPT paslaugos.

Laikantis 3 scenarijaus kyla rizika, kad kils didesnis pasipriešinimas, tačiau šis scenarijus teikia galimybių labai pagerinti veiklos rezultatus, nes pagal jį nustatomos platesnio užmojo galimos politikos priemonės ir kuriama tų priemonių sinergija.

Politikos scenarijų palyginimas

	1 politikos scenarijus. Pagrindinis scenarijus	2 politikos scenarijus. Rizikos atžvilgiu optimaliausias scenarijus	3 politikos scenarijus. Veiklos rezultatų atžvilgiu optimaliausias scenarijus*
POVEIKIO APŽVALGA			
Ekonominis poveikis:			
Išlaidų efektyvumas	0	> 250 mln. EUR per metus	> 780 mln. EUR per metus
Skrydžių efektyvumas	0	> 1,6 mlrd. EUR per metus	> 2 mlrd. EUR per metus
Pajėgumas/Vėlavimai	0	> 120 mln. EUR per metus	> 150 mln. EUR per metus
Administravimo išlaidos	0	-7,9-9,7 mln. EUR per metus	-13,8-16,8 mln. EUR per metus
Makroekonominis poveikis			
BVP per metus 2020/2030 m.	0	~600 mln./ 700 mln. EUR	~750 mln./ 900 mln. EUR
Darbuotojų įdarbinimas 2030 m.	0	~+10 000	~+13 000
Iš kurių oro linijų darbuotojų įdarbinimas 2020/2030 m.	0	+	~+500/+3000
Socialinis poveikis:			
Darbuotojų įdarbinimas ir jų darbo sąlygos			

	1 politikos scenarijus. Pagrindinis scenarijus	2 politikos scenarijus. Rizikos atžvilgiu optimaliausias scenarijus	3 politikos scenarijus. Veiklos rezultatų atžvilgiu optimaliausias scenarijus*
NPI	0	+	~+80 darbo vietų
ONPT	0	~ -3400	~ -9400
Sauga	0	+	++
Poveikis aplinkai			
Triukšmas	0	0	0
Išmetamieji teršalai	0	++	++
EFEKTYVUMAS/NAŠUMAS/DERĖJIMAS			
Efektyvumas:			
<i>Konkrečiai tikslai:</i>			
KT1. Pagerinti OEP efektyvumą	0	++	+++
KT2. Pagerinti naudojimąsi OEV pajėgumais	0	+	+
Našumas, išskyrus makroekonominį poveikį	0	Grynoji nauda ~ 1960 mln. EUR per metus	Grynoji nauda ~ 2915 mln. EUR per metus
Derėjimas	0	+	++

Kalbant apie **efektyvumą**, bendrai pasirinkus pagal 2.2 galimą priemonę numatytą veiklos rezultatų gerinimo sistemą, sumažėtų dviejų scenarijų skirtumas. Tačiau kalbant apie **našumą**, pagal 3 scenarijų numatytomis nedidelėmis papildomomis administravimo išlaidomis būtų galima pasiekti trigubai didesnę ekonominę efektyvumą, todėl tiesioginė nauda būtų 1 mlrd. didesnė nei pagal 2 scenarijų. Be to, pagal abu scenarijus būtų paskatinta aviacijos sektoriaus plėtra – pasirinkus 2 scenarijų būtų sukurta 10 000 darbo vietų, o pasirinkus 3 scenarijų – apie 13 000 darbo vietų. Kalbant apie **derėjimą**, veiklos rezultatų atžvilgiu optimaliausias scenarijus labiau dera su veiklos rezultatų gerinimo sistemos, taikomos įgyvendinant BED iniciatyvą, ideologija.

Galima daryti išvadą, kad veiklos rezultatų atžvilgiu optimaliausias 3 scenarijus yra priimtinausia politikos priemonė.

7. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Komisija 2015 m. ir dar kartą 2020 m. įvertins, ar pasiekti iniciatyvos tikslai. Jei jie nepasiekti, Komisija spręs, kokių papildomų veiksmų reikia imtis, kad tie tikslai būtų pasiekti.

Veiklos rezultatai bus pateikiami VRAĮ metinėse ataskaitose apie ES OEV veiklos rezultatus ir tinklo valdytojo teikiamose mėnesio ataskaitose. Pagrindiniai rodikliai:

Konkrečias tikslas	Stebėsenos rodikliai
KT1. Pagerinti OEP efektyvumą	- Vėlavimai (min/skrydžiui) - Naudotojų patiriamos su ONPT susijusios sąnaudos - Mažesnis vidutinis skrydžio pratęsimas - Mažesnis išmetamųjų teršalų kiekis
KT2. Pagerinti naudojimąsi OEV pajėgumais	- Maršrutinių skrydžių efektyvumas - Geresnis kilimo ir tūpimo tako

Konkretusis tikslas	Stebėsenos rodikliai
	pralaidumas dabartiniuose riboto pajėgumo oro uostuose