

Strasburg, dnia 11.6.2013
SWD(2013) 207 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi

Wnioski ustawodawcze

**mające na celu aktualizację rozporządzeń w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni
powietrznej — SES2 +**

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

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi

Wnioski ustawodawcze

mające na celu aktualizację rozporządzeń w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej — SES2 +

1. OKREŚLENIE PROBLEMU

Inicjatywa jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) ma na celu poprawę ogólnej efektywności sposobu, w jaki zorganizowana i zarządzana jest europejska przestrzeń powietrzna. Doświadczenia uzyskane przy realizacji pakietu SES I (od 2004 r.) i pakietu SES II (od 2009 r.) potwierdzają słuszność zasad i kierunku działań podejmowanych w ramach inicjatywy SES i zasadność ich dalszego wdrażania. Występują jednak opóźnienia w realizacji tej inicjatywy. Pakiet SES 2+ powinien umożliwić udoskonalenie procesu wdrażania SES II dzięki skupieniu się na określonych kwestiach instytucjonalnych, jak również na dalszej poprawie skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

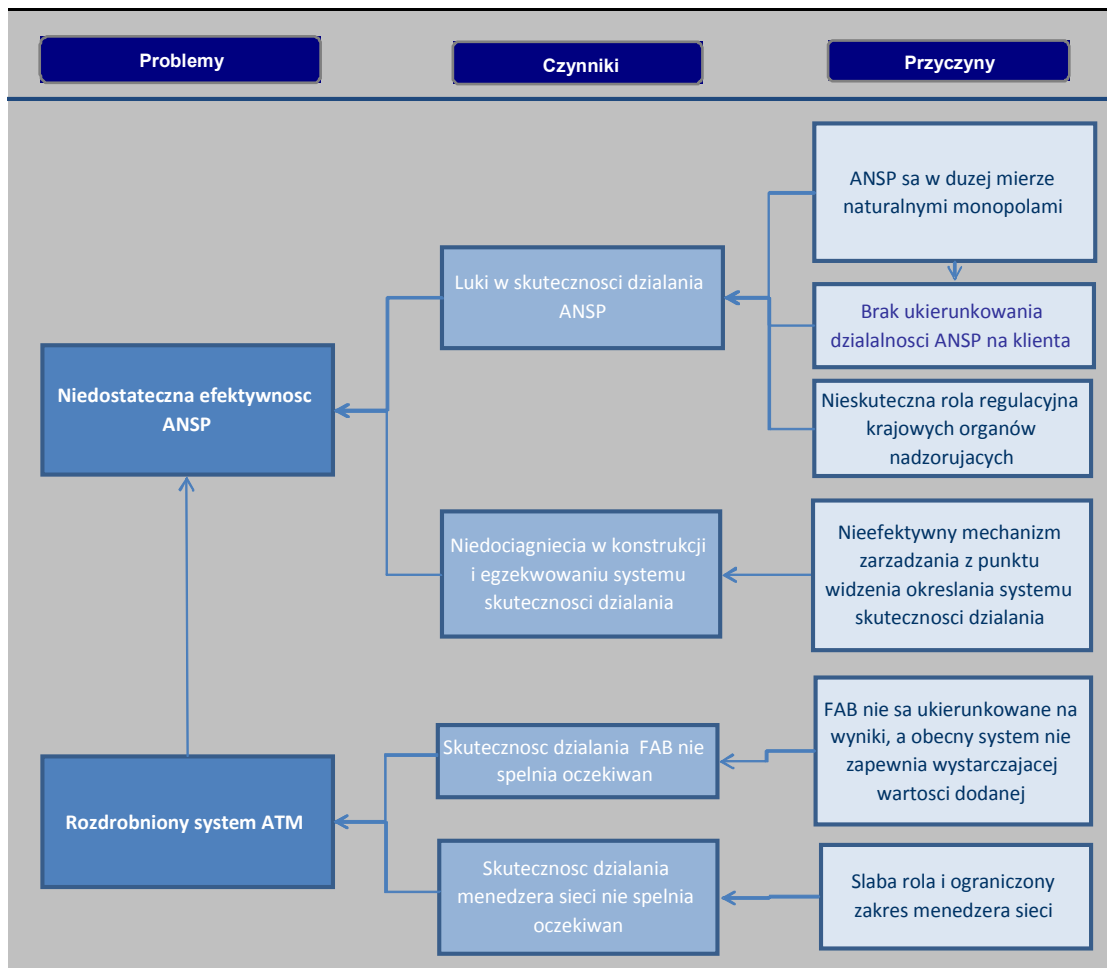
Pierwszym obszarem problemowym uwzględnionym w ocenie skutków SES2+ jest **niedostateczna efektywność zapewnianych służb żeglugi powietrznej (ANS)**. Zapewnianie służb żeglugi powietrznej pozostaje działalnością względnie niewydajną pod względem kosztów oraz z punktu widzenia wydajności lotu, jak również oferowanej przepustowości. Widać to wyraźnie w porównaniu ze Stanami Zjednoczonymi, które obejmują przestrzeń powietrzną o podobnej wielkości. W USA przestrzeń powietrzna na trasie lotu kontrolowana jest przez jedną instytucję zapewniającą służby żeglugi, podczas gdy służby na trasie lotu w Europie zapewnia 38 instytucji. Amerykańska instytucja kontroluje niemal o 70 % więcej lotów, zatrudniając o 38 % mniej pracowników. Główne przyczyny tej różnicy w wydajności w Europie to: niedociągnięcia w konstrukcji i egzekwowaniu systemu skuteczności działania, nieskuteczne organy nadzorujące oraz nieproporcjonalnie wysoki odsetek personelu pomocniczego zatrudnionego w instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Drugim poruszonym zasadniczym problemem jest **rozdrobnienie systemu zarządzania ruchem lotniczym**. Europejski system zarządzania ruchem lotniczym składa się z 27 organów krajowych nadzorujących ponad sto instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, z czym wiążą się oczywiste różnice w systemach, zasadach i procedurach. Duża liczba tych instytucji w Europie jest źródłem dodatkowych kosztów: każda z tych instytucji kupuje własne systemy, w większości samodzielnie szkoli swój personel, tworzy własne procedury operacyjne, a zakres świadczonych przez nie usług jest ograniczony terytorialnie do niewielkiego fragmentu przestrzeni powietrznej. Aby wyeliminować to rozdrobnienie, w ramach inicjatywy w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej wprowadzono koncepcję transgranicznych funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) oraz scentralizowanego menedżera sieci, którego zadaniem jest zapewnianie niektórych służb na

poziomie sieci. FAB nie są jeszcze jednak ukierunkowane na zapewnianie odpowiedniej skuteczności działania, a menedżer sieci ma nadal zbyt małe uprawnienia.

Inicjatywa SES 2 + będzie mieć wpływ na działalność większości instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (ANSP), organów państw członkowskich, użytkowników przestrzeni powietrznej, Komisji i EASA.

Problemy, czynniki i przyczyny



2. ZASADA POMOCNICZOŚCI

Artykuły 58, 90, i 100 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej rozciągają na transport lotniczy cele rynku wewnętrznego w kontekście wspólnej polityki transportowej UE.

Działania podejmowane przez same państwa członkowskie nie mogą zapewnić optymalnego budowania potencjału i bezpieczeństwa, przy jednoczesnym zmniejszeniu wysokości kosztów służb zarządzania ruchem lotniczym UE. Zgadzając się na pakiety SES I oraz SES II, państwa członkowskie uznały, że rozdrobnienie europejskiej przestrzeni powietrznej, spowodowane przepisami krajowymi i granicami geograficznymi, leży u źródeł tego problemu.

3. CELE

Cel ogólny:

Poprawa konkurencyjności europejskiego systemu lotniczego w stosunku do innych porównywalnych regionów, a w szczególności dalszy rozwój inicjatywy SES.

Cele szczegółowe:

CS1:	Poprawa skuteczności działania służb ruchu lotniczego pod względem efektywności
CS2:	Poprawa wykorzystania potencjału systemu zarządzania ruchem lotniczym

Cele operacyjne:

CO1:	Zadbanie o to, by służby żeglugi powietrznej były zapewniane w przejrzysty sposób, na zasadach rynkowych z korzyścią dla klienta.
CO2:	Wzmocnienie roli krajowych organów nadzorujących.
CO3:	Usprawnienie procesu określania celów i egzekwowania systemu skuteczności działania (w tym wzmocnienie organu weryfikującego skuteczność działania/jednostki weryfikującej skuteczność działania).
CO4:	Strategiczna reorientacja FAB
CO5:	Wzmocnienie uprawnień zarządczych i poszerzenie zakresu operacyjnego menedżera sieci.

4. WARIANTY STRATEGICZNE

W oparciu o analizę i konsultacje z zainteresowanymi stronami określono szeroki zestaw środków w sześciu dziedzinach polityki, przy czym wszystkie one mogą stanowić odpowiedź na wszystkie opisane wyżej czynniki przyczyniające się do powstania problemu.

Przyczyna obszaru problemowego	Dziedziny polityki	Rozważane warianty strategiczne
Obszar problemowy 1: Niedostateczna efektywność zapewnianych służb żeglugi powietrznej		
Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (ANSP) są w dużej mierze naturalnymi monopolami	1: Służby pomocnicze	1.1 — niepodejmowanie działań
		1.2 — rozdział funkcjonalny służb pomocniczych
		1.3 — rozdział strukturalny służb pomocniczych
Brak ukierunkowania działalności ANSP na klienta	2: Nastawienie ANSP na potrzeby klientów	2.1 — niepodejmowanie działań
		2.2 — poprawa procesu konsultacji oraz zatwierdzenie przez użytkowników przestrzeni powietrznej niektórych planów inwestycyjnych.
		2.3 — wariant 2.2 plus przyznanie grupom użytkowników przestrzeni powietrznej pewnej roli w systemie zarządzania ANSP
Nieskuteczna rola regulacyjna krajowych organów nadzorujących	3: Nieskuteczna rola krajowych organów nadzorujących	3.1 — niepodejmowanie działań
		3.2 — wprowadzenie wzajemnej współpracy, koordynacja na szczeblu UE i tworzenie puli ekspertów
		3.3 — wariant 3.2 plus rozdział instytucjonalny krajowych organów nadzorujących od ANSP
Nieefektywny mechanizm zarządzania z punktu widzenia określania systemu skuteczności działania	4: Mechanizm zarządzania systemem skuteczności działania	4.1 — niepodejmowanie działań
		4.2 — zmniejszenie zaangażowania państw członkowskich w proces ustalania docelowych parametrów. Objęcie organu weryfikującego skuteczność działania nadzorem Komisji.
		4.3 — umożliwienie państwom członkowskim bezpośredniego wyznaczania organu weryfikującego skuteczność działania, lecz pozostawienie kwestii ustalania docelowych parametrów w gestii tego organu, bez procedury komitetowej.
Obszar problemowy 2: Rozdrobnienie systemu ATM		
FAB nie są ukierunkowane na wyniki, a obecny stan rzeczy nie zapewnia wystarczającej wartości dodanej	5: Reorientacja FAB	5.1 — niepodejmowanie działań
		5.2 — opracowanie bardziej nakazowych i egzekwowalnych docelowych parametrów/kryteriów dla FAB
		5.3 — stworzenie bardziej elastycznego i ukierunkowanego na wyniki modelu FAB

Przyczyna obszaru problemowego	Dziedziny polityki	Rozważane warianty strategiczne
		5.4 — podejście odgórne, obejmujące stworzenie z organu weryfikującego skuteczność działania i menedżera sieci nowej jednostki mającej za zadanie opracowywanie zasad zapewniania służb
Słaba rola i ograniczony zakres menedżera sieci	6: Rola menedżera sieci	6.1 — niepodjęmowanie działań
		6.2 — przekazanie zarządzania operacyjnego branży i uproszczenie unijnego i krajowego systemu zarządzania sprawami strategicznymi
		6.3 — utworzenie wspólnego przedsiębiorstwa branżowego do kierowania menedżerem sieci
		6.4 — podobnie jak w wariantach 6.2 lub 6.3, ale z rolą organizacji Eurocontrol skupioną wokół menedżera sieci oraz z bardziej kompleksową scentralizowaną instytucją zapewniającą służby, a także z uwzględnieniem projektowania przestrzeni powietrznej w szerokim znaczeniu

Wariant polityki 1: służby pomocnicze¹ Pierwszy wariant zakłada niepodjęmowanie działań (1.1). Służby pomocnicze mogą być rozdzielone funkcjonalnie (wariant 1.2) lub strukturalnie (wariant 1.3). W przypadku rozdziału funkcjonalnego instytucje zapewniające usługi żeglugi powietrznej będą musiały wewnętrznie zorganizować zapewnianie służb pomocniczych, tak aby można je było wyraźnie wyodrębnić jako osobną jednostkę działalności. Jeżeli wybrany zostanie rozdział strukturalny, aktywa i personel niezbędne do zapewniania służb pomocniczych zostaną przeniesione do odrębnej organizacji, niezależnej od instytucji zapewniającej podstawowe służby kontroli ruchu lotniczego.

Wariant polityki 2: Nastawienie ANSP na potrzeby klientów. Pierwszy wariant zakłada niepodjęmowanie działań (2.1). Drugi wariant (2.2) wymaga poprawy koordynacji z użytkownikami przestrzeni powietrznej oraz umożliwia grupom użytkowników przestrzeni zatwierdzanie planów inwestycyjnych ANSP. Wariant 2.3 opiera się na wariantcie 2.2, dodając obowiązkowe miejsce w radzie zarządzającej/nadzorczej dla każdej z trzech grup użytkowników przestrzeni powietrznej (przedsiębiorstwa lotnicze, lotnictwo wojskowe i lotnictwo ogólne/dyspozycyjne).

Wariant polityki 3: nieskuteczna rola krajowych organów nadzorujących. Pierwszy wariant zakłada niepodjęmowanie działań (3.1). Wariant 3.2 koncentruje się na ustanowieniu ściślejszej współpracy między krajowymi organami nadzorującymi oraz wspieraniu wymiany najlepszych praktyk i tworzeniu puli ekspertów krajowych w ramach EASA. Wariant 3.3 opiera się na wariantcie 3.2, ale wymaga pełnego rozdziału instytucjonalnego krajowych organów nadzorujących od nadzorowanych przez nie ANSP w miejsce obecnego rozdziału funkcjonalnego.

Wariant polityki 4: mechanizm zarządzania systemem skuteczności działania. Jeżeli wybrany zostanie wariant zakładający *niepodjęmowanie działań* (4.1), niemożliwe będzie osiągnięcie początkowych celów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na rok 2020. W przypadku wariantu 4.2 skrócony zostanie proces ustalania docelowych parametrów oraz ograniczona zostanie możliwość ingerencji państw członkowskich. Wariant 4.3 całkowicie zmieni dotychczasowy system, zezwalając państwom członkowskim (a nie Komisji) na wyznaczanie członków organu weryfikującego skuteczność działania, przy jednoczesnym przestrzeganiu ścisłych kryteriów niezależności. Organ weryfikujący skuteczność działania

¹ Służby takie jak: informacja lotnicza, łączność, nawigacja, dozór i meteorologia, które wspierają instytucje zapewniające podstawowe służby ruchu lotniczego.

mógłby sam ustalać docelowe parametry, a procedura komitetowa zostałaby całkowicie wyeliminowana, aby zapewnić szybkość i efektywność procesu.

Wariant polityki 5: reorientacja FAB. Wariant zakładający *niepodejmowanie działań* (5.1) umożliwiłby kontynuację powolnego procesu i nie spowodowałby większego nastawienia FAB na skuteczność działania. Wariant 5.2 zastąpiłby obecne kryteria FAB nakazowymi docelowymi parametrami. Wariant 5.3 uczyniłby FAB bardziej elastycznymi narzędziami na potrzeby poprawy skuteczności działania. Projektowanie przestrzeni powietrznej byłoby w coraz większym stopniu przenoszone na poziom menedżera sieci (poziom powyżej FAB). W wariantcie 5.4 utworzona zostałaby centralna jednostka ds. planowania w celu rekonfiguracji przestrzeni powietrznej UE w oparciu o 4-6 głównych bloków koncesyjnych.

Wariant polityki 6: rola menedżera sieci. W wariantcie zakładającym *niepodejmowanie działań* (6.1) menedżer sieci nadal rozwijałby się w oparciu o obecny zakres przepisów oraz funkcji. W wariantcie 6.2 ustanowiony zostałby dwupoziomowy system zarządzania. Państwa członkowskie mogłyby nadal zachować prawo weta w sprawach istotnych dla suwerenności narodowej, ale branża zapewniałaby zarządzanie operacyjne. W wariantcie 6.3 menedżer sieci stałby się wspólnym przedsiębiorstwem branżowym. Podobnie jak w przypadku wariantów 6.2 i 6.3, wariant 6.4 wymagałby reformy systemu zarządzania w celu udoskonalenia roli branży. Kluczowym dodatkowym elementem wariantu 6.4 jest koncepcja scentralizowanych służb, w ramach których scentralizowane zostałyby niektóre nowe służby ATM opierające się na danych związanych z SESAR.

5. OCENA SKUTKÓW

Biorąc pod uwagę silne nastawienie na efektywność kosztową, główne skutki tej inicjatywy mają charakter ekonomiczny i społeczny, podczas gdy skutki dla środowiska są w większości pośrednie.

5.1. Zintegrowana struktura i służby pomocnicze

Wariant 1.2 (*rozdział funkcjonalny*) przynosi ograniczone korzyści, głównie pod względem przejrzystości kosztów związanych ze służbami pomocniczymi. Wariant 1.3 (*rozdział strukturalny*) zapewnia większe szanse pobudzenia konkurencji ANS i ograniczenia kosztów dla przewoźników lotniczych. Jednakże wzrost efektywności mógłby zaowocować trudniejszymi warunkami pracy i zmniejszeniem zatrudnienia w ANSP. Stąd wariant 1.3 jest najbardziej optymalny pod względem skuteczności działania, natomiast wariant 1.2 przynosi stopniową poprawę skuteczności działania przy mniejszej skali zwolnień i napięć dla pracowników ANSP.

5.2. Nastawienie ANSP na potrzeby klientów

Zarówno wariant 2.2. (*poprawa konsultacji i zatwierdzanie planów*), jak i wariant 2.3. (*rada zarządzająca*) miałyby pozytywny wpływ na ogólną efektywność i potencjał, ale także pewne negatywne skutki dla warunków zatrudnienia w ANSP. O ile korzyści wynikające z wariantu 2.3 są nieznacznie wyższe niż w przypadku wariantu 2.2, wariant 2.3 pociąga za sobą wyższe ryzyko i byłby trudniejszy do wprowadzenia pod względem politycznym. W związku z tym wariant 2.2 wydaje się zapewniać najlepszą równowagę między krótko- i długoterminowymi kosztami i korzyściami.

5.3. Nieskuteczna rola krajowych organów nadzorujących

Wariant 3.3, w którym do wariantu 3.2 (*wzajemna współpraca i tworzenie puli ekspertów*) dodaje się rozdział instytucjonalny, daje większe korzyści, ale pociąga za sobą wysokie

ryzyko polityczne. Chociaż zagrożenia związane wariantem 3.2 są mniejsze, jego korzyści są również istotnie niższe. Z tego powodu wariant 3.3 jest wariantem preferowanym.

5.4. Mechanizm zarządzania systemem skuteczności działania

Warianty 4.2 i 4.3 przynoszą podobne ogólne rezultaty, ale znacznie się od siebie różnią pod względem związanych z nimi (politycznych) zagrożeń. W przypadku wariantu 4.2 (*ograniczone zaangażowanie państw członkowskich*), ryzyko związane jest z prawdopodobieństwem osiągnięcia porozumienia w sprawie wniosku przez państwa członkowskie. Wariant 4.3 (*bezpośrednie nominacje członków organu weryfikującego skuteczność działania przez państwa członkowskie, bez procedury komitetowej*) niesie ze sobą znaczne ryzyko utraty przez UE kontroli nad systemem skuteczności działania. Wybór oparty jest na ocenie ryzyka, która przechyla szalę na korzyść wariantu 4.2.

5.5. Reorientacja FAB

Wariant 5.4 (*podejście odgórne w stosunku do FAB*) przedstawia zdecydowanie największe potencjalne korzyści, ale jest również bardzo trudne do zrealizowania ze względów politycznych i zawiera kilka poważnych technicznych zagrożeń dla jego wykonalności. Wariant 5.3 (*elastyczne FAB*) zapewnia mniej więcej takie same korzyści jak wariant 5.2 (*nakazowe docelowe wartości*), ale jest lepiej dostosowany do podstawowych zasad systemu skuteczności działania. Przedstawia również dodatkowy potencjał w przypadku inteligentnego połączenia z innymi wariantami. W związku z tym można go zalecić jako preferowany wariant, pod warunkiem że ustalony zostanie termin rewizji koncepcji FAB.

5.6. Rola menedżera sieci

Wariant 6.4 (*Eurocontrol jako rozszerzony menedżer sieci*) przynosi największą efektywność i największe korzyści w zakresie wydajności. Pozostaje jedynie do rozstrzygnięcia kwestia, czy należy go łączyć z modelem zarządzania przewidzianym w wariantcie 6.2 (*zarządzanie operacyjne przez branżę*) lub wariantcie 6.3 (*wspólne przedsiębiorstwo branżowe*). Wariant 6.3 ma niewielką przewagę, ponieważ organizacja mogłaby szukać efektywności bardziej aktywnie, jeżeli byłaby w pełni kierowana przez branżę, niż w przypadku dalszej obrony przez państwa członkowskie swoich krajowych *status quo* w systemie zarządzania. Ponieważ menedżer sieci zapewniający scentralizowane służby będzie podobny do innych ANSP, logiczne byłoby preferowanie zarządzania przez branżę i wybranie kombinacji wariantów 6.4 i 6.3 jako wariantu preferowanego.

6. PORÓWNANIE WARIANTÓW

Ogółem przeanalizowano 20 wariantów strategicznych w 6 różnych dziedzinach polityki. Warianty połączono następnie w 3 scenariusze strategiczne:

Scenariusz strategiczny 1 Poziom odniesienia	Scenariusz strategiczny 2 Optymalizacja ryzyka	Scenariusz strategiczny 3 Optymalizacja skuteczności działania
Niepodejmowanie działań	Wariant 1.2 Rozdział funkcjonalny służb pomocniczych	Wariant 1.3 Rozdział strukturalny służb pomocniczych
	Wariant 2.2 Poprawa procesu konsultacji i zatwierdzanie planów	Wariant 2.2 Poprawa procesu konsultacji i zatwierdzanie planów
	Wariant 3.2 Wzajemna współpraca i tworzenie puli ekspertów	Wariant 3.3 Wariant 3.2 + rozdział instytucjonalny krajowych organów nadzorujących od ANSP
	Wariant 4.2 Ograniczenie zaangażowania państw członkowskich	Wariant 4.2 Ograniczenie zaangażowania państw członkowskich

	Wariant 5.2 Nakazowe docelowe parametry FAB	Wariant 5.3 Elastyczne FAB
	Wariant 6.3 Wspólne przedsiębiorstwo branżowe	Warianty 6.4 + 6.3 Wspólne przedsiębiorstwo branżowe + Eurocontrol jako rozszerzony menedżer sieci

Warianty 2.3, 4.3 i 5.4 zostały odrzucone jako obciążone zbyt dużym ryzykiem politycznym oraz oferujące ograniczone lub niepewne korzyści. Wariant 6.2 został porzucony, gdyż jego korzyści byłyby tylko marginalne w porównaniu z poziomem odniesienia.

Scenariusz 2 ma na celu zagwarantowanie umiarkowanej poprawy, przy minimalnym poziomie ryzyka politycznego, biorąc pod uwagę, że najbardziej kontrowersyjne politycznie warianty, takie jak rozdział strukturalny służb pomocniczych (wariant 1.3) i rozdział instytucjonalny krajowych organów nadzorujących od ANSP (wariant 3.3), są w tym procesie pomijane. Wyklucza to jednakże możliwość zastosowania wariantu 5.3 (utworzenie bardziej elastycznych FAB), ponieważ miałyby to sens tylko w przypadku rozdzielenia służb zapewnianych przez ANSP.

Scenariusz 3 pociąga za sobą wyższe ryzyko sprzeciwów, ale może przyczynić się do znacznej poprawy skuteczności działania poprzez wprowadzenie bardziej ambitnych wariantów strategicznych oraz poprzez tworzenie synergii między wariantami.

Porównanie scenariuszy strategicznych

	Scenariusz strategiczny 1: Poziom odniesienia	Scenariusz strategiczny 2 Optymalizacja ryzyka	Scenariusz strategiczny 3 Optymalizacja skuteczności działania*
Podsumowanie oceny skutków			
Skutki ekonomiczne:			
Efektywność kosztowa	0	>250 mln EUR rocznie	>780 mln EUR rocznie
Efektywność lotów	0	>1,6 mld EUR rocznie	>2 mld EUR rocznie
Przepustowość/opóźnienia	0	>120 mln EUR rocznie	>150 mln EUR rocznie
Koszty administracyjne	0	-7,9-9,7 mln EUR rocznie	-13,8-16,8 mln EUR rocznie
Skutki makroekonomiczne			
PKB rocznie 2020/2030	0	~600 mln EUR/ 700 mln EUR	~750 mln EUR/ 900 mln EUR
Zatrudnienie 2030	0	~+10 000	~+13 000
z czego zatrudnienie w przedsiębiorstwach lotniczych 2020/2030	0	+	~+500/+3000
Skutki społeczne:			
Zatrudnienie i warunki pracy pracowników w:			
krajowych organach nadzorujących	0	+	~ +80 miejsc pracy
ANSP	0	~ -3400	~ -9400
Bezpieczeństwo	0	+	++
Skutki środowiskowe			
Hałas	0	0	0
Emisje	0	++	++
SKUTECZNOŚĆ/ EFEKTYWNOŚĆ/ SPÓJNOŚĆ			
Skuteczność:			
<i>Cele szczegółowe:</i>			
CS1: Poprawa skuteczności działania służb ruchu lotniczego pod względem efektywności	0	++	+++
CS2: Poprawa wykorzystania potencjału ATM	0	+	+
Efektywność, z wyłączeniem skutków makroekonomicznych	0	Korzyści netto ~1960 mln EUR rocznie	Korzyści netto ~2915 mln EUR rocznie
Spójność	0	+	++

Jeżeli chodzi o **skuteczność**, różnica między tymi dwoma scenariuszami staje się mniejsza dzięki wspólnemu wyborowi systemu skuteczności działania w wariantcie 2.2. Jednakże jeśli chodzi o **efektywność**, niewielkie dodatkowe koszty administracyjne w scenariuszu 3 potrajają zyski w zakresie efektywności kosztowej, co daje ok. 1 mld EUR więcej w postaci bezpośrednich korzyści niż w przypadku scenariusza 2. Ponadto oba scenariusze pociągałyby za sobą wzrost w sektorze lotnictwa, który powinien stworzyć 10 000 miejsc pracy w przypadku wyboru scenariusza 2 oraz ok. 13 000 miejsc pracy w przypadku wyboru scenariusza 3. Jeśli chodzi o **spójność**, scenariusz optymalizacji skuteczności działania lepiej wpisuje się w ogólną ideologię systemu skuteczności działania w ramach SES.

Podsumowując, scenariusz 3 zakładający optymalizację skuteczności działania uważa się za preferowany wybór strategiczny.

7. MONITOROWANIE I OCENA

Komisja oceni, czy cele inicjatywy zostały osiągnięte, najpierw w 2015 r. i ponownie w 2020 r. Jeżeli nie zostaną one osiągnięte, Komisja rozważy, jakie dodatkowe kroki należy podjąć w celu ich osiągnięcia.

Skuteczność działania będzie monitorowana przez organ weryfikujący skuteczność działania przedstawiający roczne sprawozdania na temat skuteczności działania systemu zarządzania ruchem lotniczym w UE oraz za pomocą miesięcznych sprawozdań sporządzanych przez menedżera sieci. Kluczowe wskaźniki są następujące:

Cel szczegółowy	Wskaźniki monitorowania
CS1: Poprawa skuteczności działania służb ruchu lotniczego pod względem efektywności	• Opóźnienia (min/lot) • Związane z ANSP koszty dla użytkowników • Zmniejszenie średnich wydłużeń lotu • Zmniejszenie emisji
CS2: Poprawa wykorzystania potencjału systemu zarządzania ruchem lotniczym	• Efektywność lotu na trasie • Poprawa przepustowości dróg startowych w portach lotniczych o ograniczonej obecnie pojemności