Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/1057

28.5.2025

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/1057,

annettu 19 päivänä toukokuuta 2025,

Itävallan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 3006)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 (puiteasetus) ([1]) ja erityisesti sen 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta 23 päivänä lokakuuta 2024 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/2803 ([2]) ja erityisesti sen 58 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta 11 päivänä helmikuuta 2019 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ([3]) ja erityisesti sen 14 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

(1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on laadittava joko kansallisella tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla suunnitelmat, jotka sisältävät suorituskykytavoitteet lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viiteajanjaksolle. Näihin suunnitelmiin on sisällyttävä paikalliset suorituskykytavoitteet, joiden on oltava johdonmukaisia asianomaista viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(2) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle (2025–2029) on vahvistettu komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet neljännen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnokset, ja ne toimitettiin komissiolle arvioitavaksi 1 päivään lokakuuta 2024 mennessä. Tarkastettuaan näiden suorituskykysuunnitelmaluonnosten täydellisyyden komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitetyt suorituskykysuunnitelmaluonnokset 15 päivään marraskuuta 2024 mennessä.

(4) Tässä päätöksessä esitetty komission arviointi perustuu Itävallan toimittamaan neljännen viiteajanjakson päivitettyyn suorituskykysuunnitelmaluonnokseen, jäljempänä ’suorituskykysuunnitelmaluonnos’.

(5) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa, on toimittanut komissiolle kertomuksen, joka sisältää sen ohjeet suorituskykysuunnitelmaluonnosten arviointia varten.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) EUVL L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2024/1688, annettu 12 päivänä kesäkuuta 2024, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2025 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2029 päättyvälle neljännelle viiteajanjaksolle (EUVL L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien paikallisten suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettujen perusteiden pohjalta ja paikalliset olosuhteet tarpeen mukaan huomioon ottaen.

(7) Komissio on täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointia tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa esitettyjä seikkoja. Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdan vii alakohdan osalta komissio toteaa, ettei se ole osana kyseistä uudelleentarkastelua tehnyt yksityiskohtaista analyysia menetelmistä, joita Itävalta on käyttänyt kustannusten jakamiseksi reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen palvelujen kesken neljännellä viiteajanjaksolla. Tästä syystä komissio ei ole tässä vaiheessa tehnyt päätelmiä siitä, onko kyseinen kustannusten jakamismenetelmä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 ([5]) 15 artiklan 2 kohdan e ja f alakohdan ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 22 artiklan 5 kohdan mukainen.

KOMISSION ARVIOINTI

Turvallisuustavoitteiden arviointi

(8) Suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoitteiden johdonmukaisuutta on turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.1 kohdan mukaisesti.

(9) Itävallan turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ehdottamat turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat suorituskykytavoitteet ovat turvallisuudenhallinnan tavoitteen mukaan eriteltyinä ja täytäntöönpanotasona ilmaistuina seuraavat:

Itävalta	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuina täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A–D**					
Lennonvarmistus-palvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	B	B	B	B	**C**
	Turvallisuusriskien hallinta	B	B	B	C	**D**
	Turvallisuuden varmistaminen	B	B	B	B	**C**
	Turvallisuuden edistäminen	B	B	B	B	**C**
	Turvallisuuskulttuuri	B	B	B	B	**C**

(10) Komissio on todennut, turvallisuutta koskevat suorituskykytavoitteet, joita Itävalta ehdottaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle 'Austro Control', vastaavat kalenterivuodelle 2029 asetettuja unionin laajuisia turvallisuustavoitteita.

(11) Komissio panee merkille, että suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitetään Austro Controlia varten toimenpiteitä paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi, kuten yhdennetyn lähestymistavan soveltaminen turvallisuusriskien hallintaan, rajatylittävän turvallisuusyhteistyön tehostaminen, väsymysriskin hallinta sekä koulutuksen ja tietoisuuden edistäminen turvallisuuskulttuurin edistämiseksi.

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Kuten johdanto-osan 9 ja 10 kappaleessa todetaan, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät vuoden 2029 paikalliset turvallisuussuorituskykytavoitteet ovat täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 vahvistettujen vastaavien unionin laajuisten tavoitteiden mukaisia. Sen vuoksi kyseisten paikallisten turvallisuussuorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(13) Vuosien 2025–2028 välitavoitteiden katsotaan kuitenkin olevan poikkeuksellisen alhaiset ja riittämättömiä varmistamaan vuoden 2029 tavoitteiden saavuttamisen. Alhaiset välitavoitteet eivät myöskään ole perusteltuja, kun otetaan huomioon Austro Controlin tosiasiallinen suorituskyky kolmannella viiteajanjaksolla ja johdanto-osan 11 kappaleessa tarkoitetut toimenpiteet neljännen viiteajanjakson turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi.

(14) Sen vuoksi Itävallan olisi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan nojalla hyväksyttävässä lopullisessa suorituskykysuunnitelmassaan otettava huomioon johdanto-osan 13 kappaleessa esitetyt havainnot parantamalla kohdennettuja turvallisuudenhallintatasoja vuosiksi 2025–2028.

Ympäristötavoitteiden arviointi

(15) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista reitinaikaista lennon tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Itävallan ehdottamia ympäristötavoitteita on näin ollen verrattu asiaankuuluviin horisontaalisen reitinaikaisen lennon tehokkuuden viitearvoihin, jotka on vahvistettu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 ([6]) liitteen I mukaisesti laaditussa Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa (ERNIP), joka oli saatavilla neljättä viiteajanjaksoa koskevia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä heinäkuuta 2024.

(16) Itävallan ehdottamat ympäristöä koskevat suorituskykytavoitteet neljännelle viiteajanjaksolle ja vastaavat Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman mukaiset kansalliset viitearvot ovat tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena ilmaistuina seuraavat:

Itävalta	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Viitearvot	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) Komissio toteaa, että Itävallan ehdottamat ympäristötavoitteet ovat samantasoiset kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle neljännellä viiteajanjaksolla.

(18) Komissio panee merkille, että Itävalta on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan paikalliset ympäristötavoitteet, ja että niihin kuuluu muun muassa rajat ylittävän vapaan reitityksen ilmatilan toteuttaminen Tšekin, Unkarin ja Slovakian kanssa sekä aloite, jolla ilmatilan käyttäjiä kannustetaan pysymään esitetyissä lentosuunnitelmissa.

(19) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 16, 17 ja 18 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien Itävallan ympäristöön liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

([6]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/123, annettu 24 päivänä tammikuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja komission asetuksen (EU) N:o 677/2011 kumoamisesta (EUVL L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Kapasiteettitavoitteiden arviointi

(20) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, keskimääräistä ilmaliikennevirtojen säätelystä (ATFM) johtuvaa viivästystä lentoa kohti koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistetun perusteen pohjalta. Itävallan ehdottamia kapasiteettitavoitteita on näin ollen verrattu asiaankuuluviin viitearvoihin, jotka on vahvistettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/123 9 artiklan mukaisesti laaditussa verkon operaatiosuunnitelmassa, joka oli saatavilla neljättä viiteajanjaksoa koskevia unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä heinäkuuta 2024.

(21) Itävallan neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet, jotka on ilmaistu ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti, ja vastaavat verkon operaatiosuunnitelman viitearvot ovat seuraavat:

Itävalta	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Viitearvot	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) Komissio toteaa, että Itävallan ehdottamat kapasiteettitavoitteet ovat samantasoiset kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle neljännellä viiteajanjaksolla.

(23) Komissio panee merkille, että Itävalta on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa toimenpiteitä reitinaikaisten kapasiteettitavoitteidensa saavuttamiseksi. Ensimmäisenä näihin toimenpiteisiin kuuluu uusien lennonjohtajien rekrytointi, millä mahdollistetaan aluelennonjohtokeskuksen palveluksessa olevien kokoaikavastaavien määrän lisäämisen. Toiseksi näihin toimenpiteisiin kuuluvat uuden ilmaliikenteen hallintajärjestelmän käyttöönotto, ilmatilan uudelleenjärjestely, henkilöstön koulutus ja joustavat työvuorojärjestelyt sekä Wienin aluelennonjohtokeskuksen sijainnin muuttaminen.

(24) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 21, 22 ja 23 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien Itävallan kapasiteettiin liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoitteiden uudelleentarkastelu

(25) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointiaan tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lentoasemien osalta asetettuja suorituskykytavoitteita, jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettia. Näistä tavoitteista ei löytynyt huomautettavaa.

(26) Kun lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteet eriytettiin lentoasematasolla, komissio totesi, että ehdotettujen lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteiden seurauksena neljännen viiteajanjakson ATFM-viivästys on Wienin lentoaseman osalta huomattavasti huonompi kuin suorituskyvyn tarkastuselimen määrittämä vastaavien lentoasemien suorituskyky.

(27) Sen vuoksi komissio katsoo, että Itävallan olisi lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisesti hyväksyessään perusteltava enemmän kolmannelle viiteajanjaksolle asetettuja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteitaan johdanto-osan 26 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

Kustannustehokkuustavoitteiden arviointi

(28) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien, reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta on arvioitu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettujen perusteiden pohjalta. Näihin perusteisiin kuuluvat määritetyn yksikkökustannuksen kehitys neljännellä viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla (2020–2029) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvon vertaaminen maksuvyöhykkeen tasolla sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö.

(29) Itävallan neljännelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaiset kustannustehokkuustavoitteet ja niihin liittyvät perusarvot ovat seuraavat:

Itävallan lentoreittimaksuvyöhyke	2019 perusarvo	2024 perusarvo	2025	2026	2027	2028	2029
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Itävallan määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on neljännellä viiteajanjaksolla – 0,4 prosenttia, mikä on huonompi kuin unionin laajuinen – 1,2 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(31) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Itävallan määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on kolmannella ja neljännellä viiteajanjaksolla – 3,4 prosenttia, mikä on parempi kuin unionin laajuinen – 1,0 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(32) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun arviointiperusteen osalta komissio toteaa, että Itävallan määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo, joka on 53,66 euroa reaalisesti vuoden 2022 hintoina, on 51,7 prosenttia alhaisempi kuin täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2024/1688 7 artiklassa vahvistettu asianomaisen vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo eli 110,99 euroa vuoden 2022 hintoina.

(33) On selvää, että Itävallan määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys ylittää selkeästi vastaavan unionin laajuisen suuntauksen ja että Itävallan perusarvo vuodelle 2024 jää merkittävästi alle vertailuryhmän keskiarvon. Lisäksi Itävalta osoittaa määritetyn yksikkökustannuksen pienentyvän neljännen viiteajanjakson aikana. Sen vuoksi komissio katsoo, ettei johdanto-osan 30 kappaleessa tarkoitettu poikkeama unionin laajuisesta määritetyn yksikkökustannuksen kehityksestä neljännellä viiteajanjaksolla estä Itävallan kustannustehokkuutta koskevia suorituskykytavoitteita olemasta johdonmukaisia unionin laajuisia kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden kanssa.

(34) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 28–33 kappaleessa esitetyt havainnot, suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien kapasiteettiin liittyvän suorituskyvyn keskeisen osa-alueen tavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden uudelleentarkastelu

(35) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti täydentänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksen arviointia tarkastelemalla uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen 1 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen lentoasemien osalta asetettuja suorituskykytavoitteita, jotka koskevat lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuutta. Näistä tavoitteista ei löydetty huomautettavaa.

Reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteetin kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelu

(36) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdan mukaisesti täydentänyt arviointiaan suorituskykysuunnitelmaluonnoksesta mainitun täytäntöönpanoasetuksen 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelulla. Itävallan käyttöön ottamat kannustinjärjestelmät, joilla tuetaan reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteiden saavuttamista neljännellä viiteajanjaksolla, antavat aihetta huoleen.

(37) Komissio panee merkille, että suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ehdotettuihin reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmään ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sisältyy taloudellinen haitta, joka on enintään 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista. Suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijalausunnon perusteella komissio katsoo, että Itävallan vahvistamien kannustinjärjestelmien osalta vahvistamat taloudelliset enimmäishaitat eivät noudata täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohtaa, jossa edellytetään, että tällaisilla kannustinjärjestelmillä on ”olennainen vaikutus riskituloihin”.

(38) Sen vuoksi Itävallan olisi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisen lopullisen suorituskykysuunnitelman hyväksymisen yhteydessä tarkistettava reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen tähtääviä kannustinjärjestelmiään, jotta kyseisistä kannustinjärjestelmistä aiheutuva taloudellinen enimmäishaitta voidaan vahvistaa tasolle, jolla on olennainen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään. Komissio katsoo, että tarkistuksen pitäisi johtaa taloudellisen haitan enimmäismäärään, joka on vähintään 1 prosentti vuotuisista määritetyistä kustannuksista.

PÄÄTELMÄT

(39) Edellä esitetyn perusteella Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden olisi katsottava olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Suorituskykytavoitteet, jotka Itävalta on esittänyt neljättä viiteajanjaksoa koskevassa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ja jotka luetellaan tämän päätöksen liitteessä, ovat johdonmukaisia täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2024/1688 neljännelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Itävallan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 19 päivänä toukokuuta 2025.

Komission puolesta
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

LIITE

Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet, joiden on todettu olevan johdonmukaisia neljättä viiteajanjaksoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa

TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Itävalta	**Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet** ilmaistuina täytäntöönpanotasona Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) tasolla A–D					
Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja	**Turvallisuudenhallinnan tavoite**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet	B	B	B	B	C
	Turvallisuusriskien hallinta	B	B	B	C	D
	Turvallisuuden varmistaminen	B	B	B	B	C
	Turvallisuuden edistäminen	B	B	B	B	C
	Turvallisuuskulttuuri	B	B	B	B	C

YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Itävalta	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Itävalta	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ilmaistuina ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

Itävallan lentoreittimaksuvyöhyke	**2019 perusarvo**	**2024 perusarvo**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tavoitteet ja perusarvot kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella määritettyinä yksikkökustannuksina ilmaistuina (reaalisesti vuoden 2022 hintoina)	**EUR 72,18**	**EUR 53,66**	**EUR 54,40**	**EUR 53,61**	**EUR 53,32**	**EUR 53,65**	**EUR 52,63**