# KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2022/774,

**annettu 13 päivänä huhtikuuta 2022,**

**Itävallan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa**

*(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 2297)*

**(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen edellytyksistä 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 ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä 11 päivänä helmikuuta 2019 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 ([2]) ja erityisesti sen 14 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

## YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA

(1) Asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan mukaan on perustettava lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä. Lisäksi jäsenvaltioiden on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 10 artiklan mukaan laadittava sitovat suorituskykytavoitteet lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän kullekin viiteajanjaksolle joko kansallisella tasolla tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla. Näiden suorituskykytavoitteiden on oltava johdonmukaisia komission kyseiselle viiteajanjaksolle hyväksymien unionin laajuisten tavoitteiden kanssa. Komission tehtävänä on arvioida, ovatko jäsenvaltioiden laatimiin suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvät ehdotetut suorituskykytavoitteet johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa, käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV vahvistettuja arviointiperusteita.

(2) Covid-19-pandemia on kalenterivuoden 2020 ensimmäisestä neljänneksestä lähtien vaikuttanut merkittävästi lentoliikennealaan ja johtanut lentoliikenteen merkittävään vähenemiseen pandemiaa edeltäneeseen tasoon verrattuna jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden pandemian hillitsemiseksi toteuttamien toimenpiteiden vuoksi.

(3) Unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettiin alun perin komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903 ([3]). Koska nämä unionin laajuiset suorituskykytavoitteet ja jäsenvaltioiden myöhemmin hyväksymät suorituskykysuunnitelmien luonnokset kolmannelle viiteajanjaksolle laadittiin ennen covid-19-pandemiaa, niissä ei voitu ottaa huomioon pandemiasta aiheutuvia lentoliikenteen olosuhteiden merkittäviä muutoksia.

([1]) EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

([2]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/317, annettu 11 päivänä helmikuuta 2019, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta (EUVL L 56, 25.2.2019, s. 1.).

([3]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2019/903, annettu 29 päivänä toukokuuta 2019, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta 1 päivänä tammikuuta 2020 alkavalle ja 31 päivänä joulukuuta 2024 päättyvälle kolmannelle viiteajanjaksolle (EUVL L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) Covid-19-pandemian lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen aiheuttamien vaikutusten huomioon ottamiseksi komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/1627 ([4]) vahvistettiin kolmannelle viiteajanjaksolle toimenpiteitä, jotka poikkeavat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 säännöksistä. Komissio hyväksyi 2 päivänä kesäkuuta 2021 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1627 2 artiklan 1 kohdan nojalla täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/891 ([5]), jossa vahvistetaan tarkistetut unionin laajuiset suorituskykytavoitteet kolmannelle viiteajanjaksolle.

(5) Komissio toteaa, että Eurocontrolin tilasto- ja ennustepalvelun (STATFOR) lokakuun 2021 perusliikenne-ennusteen mukaan unionin laajuinen lentoliikenne saavuttaa pandemiaa edeltäneet tasonsa vuoden 2023 aikana ja ylittää nämä tasot vuonna 2024. Liikenteen elpymiseen liittyvä epävarmuus on kuitenkin edelleen erityisen suurta covid-19-pandemian epidemiologisen tilanteen kehitykseen liittyvien riskien vuoksi. Komissio toteaa myös, että liikenteen odotetaan jäsenvaltioissa elpyvän eri tahdissa.

(6) Kaikki jäsenvaltiot ovat laatineet ja hyväksyneet suorituskykysuunnitelmaluonnokset, jotka sisältävät kolmannen viiteajanjakson tarkistetut paikalliset suorituskykytavoitteet ja jotka toimitettiin komissiolle arvioitavaksi 1 päivään lokakuuta 2021 mennessä. Tarkistettuaan näiden suorituskykysuunnitelmaluonnosten täydellisyyden komissio pyysi jäsenvaltioita toimittamaan päivitetyt suorituskykysuunnitelmaluonnokset viimeistään 17 päivänä marraskuuta 2021. Tässä päätöksessä esitetty komission arviointi perustuu Itävallan toimittamaan päivitettyyn suorituskykysuunnitelmaluonnokseen.

(7) Suorituskyvyn tarkastuselin, joka avustaa komissiota suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanossa asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, on toimittanut komissiolle kertomuksen, joka sisältää tarkastuselimen lausunnon kolmannen viiteajanjakson suorituskykysuunnitelmaluonnosten arvioinnista.

(8) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioinut Itävallan ehdottamien paikallisten suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuuden käyttäen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 1 kohdassa vahvistettuja arviointiperusteita ja paikalliset olosuhteet huomioon ottaen. Komissio on täydentänyt arviointia kunkin suorituskyvyn keskeisen osa-alueen ja siihen liittyvien suorituskykytavoitteiden osalta tarkastelemalla suorituskykysuunnitelmaluonnosta uudelleen mainitun täytäntöönpanoasetuksen liitteessä IV olevassa 2 kohdassa esitettyjen osatekijöiden osalta.

## KOMISSION ARVIOINTI

### Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella

(9) Turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella komissio on arvioinut Itävallan esittämien, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuutta käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.1 kohdassa vahvistettua perustetta. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdassa vahvistettujen seikkojen osalta.

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

([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/1627, annettu 3 päivänä marraskuuta 2020, covid-19-pandemiasta johtuvista poikkeuksellisista toimenpiteistä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän kolmannella viiteajanjaksolla (2020–2024) (EUVL L 366, 4.11.2020, s. 7).

([5]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/891, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2021, ilmaliikenteen hallintaverkkoa koskevien tarkistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden vahvistamisesta kolmannelle viiteajanjaksolle (2020–2024) ja täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2019/903 kumoamisesta (EUVL L 195, 3.6.2021, s. 3).

| Itävalta | Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuna täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A-D | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja** | **Turvallisuudenhallinnan tavoite** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Austro Control | Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet | B | B | B | **C** |
| | Turvallisuusriskien hallinta | C | C | C | **D** |
| | Turvallisuuden varmistaminen | B | B | B | **C** |
| | Turvallisuuden edistäminen | B | B | B | **C** |
| | Turvallisuuskulttuuri | B | B | B | **C** |

(11) Komissio on todennut, että Itävallan maan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle (Austro Control) ehdottamat turvallisuustavoitteet vastaavat unionin laajuisia turvallisuustavoitteita kalenterivuonna 2024.

(12) Komissio toteaa, että Itävallan toimittamassa suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa esitetään Austro Controlille toimenpiteitä paikallisten turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi, kuten investointeja resursseihin turvallisuusriskien hallinnan alalla, rajatylittävän turvallisuusyhteistyön tehostamista selvitysten avulla sekä koulutusta ja tietoisuuden lisäämistä turvallisuuskulttuurin alalla.

(13) Kun otetaan huomioon johdanto-osan 11 ja 12 kappaleessa esitetyt havainnot sekä se, että täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891 vahvistetut unionin laajuiset turvallisuuteen liittyvät suorituskykytavoitteet on määrä saavuttaa kolmannen viiteajanjakson viimeiseen vuoteen eli vuoteen 2024 mennessä, Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa turvallisuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

**Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella**

(14) Ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Itävallan esittämien, tosiasiallisen lentoradan mukaista keskimääräistä horisontaalista reitinaikaista lennon tehokkuutta koskevien tavoitteiden johdonmukaisuuden arvioinnissa on käytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.2 kohdassa vahvistettua perustetta. Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on siksi verrattu Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmassa vahvistettuihin horisontaalisen lennon reitinaikaisen tehokkuuden viitearvoihin, jotka olivat saatavilla kolmatta viiteajanjaksoa koskevia tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä kesäkuuta 2021. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(15) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevaa unionin laajuista suorituskykytavoitetta ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, joka vahvistettiin alun perin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika ja täytäntöönpano olivat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ollut mahdollista. Jäsenvaltioita ei siksi pyydetty viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2021 toimitetuissa suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa tarkistamaan kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteitaan ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi paikallisten ympäristöön liittyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa olisi arvioitava kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta.

(16) Itävallan ehdottamat suorituskykytavoiteluonnokset ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella ja vastaavat Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman mukaiset kansalliset viitearvot kolmannelle viiteajanjaksolle ovat tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena ilmaistuina seuraavat:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| **Itävallan luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi** ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena | **1,96 %** | **1,96 %** | **1,96 %** | **1,96 %** |
| Itävallan viitearvot | 1,96 % | 1,96 % | 1,96 % | 1,96 % |

(17) Komissio toteaa, että Itävallan ehdottamat ympäristötavoiteluonnokset ovat yhtä suuret kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle 2021–2024.

(18) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Itävalta on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa paikallisen ympäristön tavoitteiden saavuttamiseksi toimenpiteitä, joihin kuuluvat sen osallistuminen Kaakkois-Euroopan yhteisen ilmatilan aloitteeseen vapaan reitityksen ilmatilaan (SECSI FRA), yhteistyötoimet rajojen yli sekä paikallisten ja seutukohtaisten ilmatilan hallinnan tukijärjestelmien täytäntöönpano siviili-sotilaskoordinoinnin parantamiseksi.

(19) Johdanto-osan 17 ja 18 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa ympäristöön liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

**Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella**

(20) Kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Itävallan esittämien, lennonvarmistuspalveluista johtuvaa keskimääräistä reitinaikaista ATFM-viivästystä lentoa kohti koskevien tavoitteiden johdonmukaisuuden arvioinnissa on käytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevassa 1.3 kohdassa vahvistettua perustetta. Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyviä ehdotettuja tavoitteita on siksi verrattu verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettuihin viitearvoihin, jotka olivat saatavilla kolmatta viiteajanjaksoa koskevia tarkistettuja unionin laajuisia suorituskykytavoitteita hyväksyttäessä eli 2 päivänä kesäkuuta 2021. Arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet, ja sitä täydennettiin tarkastelemalla uudelleen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(21) Kolmatta viiteajanjaksoa koskevaa unionin laajuista suorituskykytavoitetta kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella, joka vahvistettiin alun perin täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2019/903, ei tarkistettu täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2021/891 kalenterivuoden 2020 osalta, koska kyseisen tavoitteen soveltamisaika ja täytäntöönpano olivat päättyneet eikä takautuva mukauttaminen ollut mahdollista. Jäsenvaltioita ei siksi pyydetty viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2021 toimitetuissa suorituskykysuunnitelmaluonnoksissa tarkistamaan kalenterivuotta 2020 koskevia paikallisia suorituskykytavoitteitaan kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella. Sen vuoksi paikallisten kapasiteettiin liittyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuutta vastaavien unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa olisi arvioitava kalenterivuosien 2021, 2022, 2023 ja 2024 osalta.

(22) Itävallan kolmannelle viitejaksolle ehdottamat reitinaikaiset kapasiteettitavoitteet, jotka on ilmaistu ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti, sekä vastaavat verkon operaatiosuunnitelman viitearvot ovat seuraavat:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| **Luonnos Itävallan reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi** ATFM-viivästyksenä minuutteina lentoa kohti | **0,10** | **0,17** | **0,17** | **0,16** |
| Itävallan viitearvot | 0,10 | 0,17 | 0,17 | 0,16 |

(23) Komissio toteaa, että Itävallan ehdottamat kapasiteettitavoiteluonnokset ovat yhtä suuret kuin vastaavat kansalliset viitearvot kullekin kalenterivuodelle 2021–2024.

(24) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan a alakohdan osalta komissio toteaa, että Itävalta on esittänyt suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa useita toimenpiteitä paikallisten reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseksi. Näihin toimenpiteisiin kuuluvat lennonjohtajien jatkuva rekrytointi ja koulutus, joustavat ja keskitetyt työvuorojärjestelmät, ilmaliikennevirtojen säätelyn jatkuva parantaminen ja rajatylittävä yhteistyö naapurimaiden kanssa.

(25) Johdanto-osan 23 ja 24 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kapasiteettiin liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

**Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoiteluonnosten uudelleentarkastelu**

(26) Niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaiseen asetuksen soveltamisalaan, komissio on täydentänyt arviointiaan reitinaikaisten kapasiteettitavoitteiden luonnoksista tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteettitavoiteluonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Näiden tavoiteluonnosten havaittiin antavan aihetta huoleen Itävallan osalta.

(27) Ensinnäkin komissio on todennut, että kolmannelle viiteajanjaksolle ehdotetut keskimääräisen ATFM-viivästyksen tavoiteajat, jotka ovat 0,87 minuuttia kalenterivuonna 2022, 0,84 minuuttia kalenterivuonna 2023 ja 0,82 minuuttia lentoa kohti kalenterivuonna 2024, ovat pidemmät kuin toisella viiteajanjaksolla saavutettu ATFM-viivästystaso, joka oli 0,49–0,81 minuuttia lentoa kohti.

(28) Komissio vertaili saapumisen keskimääräistä ATFM-viivästystä koskevia kansallisia tavoiteluonnoksia samankaltaisten lentoasemien suorituskykyyn toisen viiteajanjakson aikana lentoasemien tasolla ja havaitsi, että ATFM-viivästysten odotetaan Wienin, Innsbruckin ja Salzburgin lentoasemilla olevan pidempiä kuin mitä ennustetaan samankaltaisilla lentoasemilla.

(29) 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 27 ja 28 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

**Suorituskykytavoiteluonnosten arviointi kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella**

(30) Kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella Itävallan esittämien, reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta (DUC) koskevien tavoitteiden johdonmukaisuuden arvioinnissa on käytetty täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistettuja perusteita. Näihin perusteisiin kuuluvat määritetyn yksikkökustannuksen kehitys kolmannella viiteajanjaksolla, määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys toisella ja kolmannella viiteajanjaksolla (2015–2024) sekä määritetyn yksikkökustannuksen perusarvon vertaaminen maksuvyöhykkeen tasolla sellaisten maksuvyöhykkeiden keskimääräisiin arvoihin, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on samankaltainen operatiivinen ja talousympäristö.

(31) Reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden arvioinnissa otettiin huomioon paikalliset olosuhteet. Arviointia täydennettiin tarkastelemalla uudelleen kyseisten tavoitteiden taustalla olevia keskeisiä tekijöitä ja parametreja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan d alakohdan mukaisesti.

(32) Itävallan kolmannelle viiteajanjaksolle ehdottamat reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnokset ovat seuraavat:

| Itävallan lentoreittimaksuvyöhyke | 2014 perusarvo | 2019 perusarvo | 2020–2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi** ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina) | **69,54 euroa** | **63,19 euroa** | **109,28 euroa** | **62,09 euroa** | **54,65 euroa** | **50,07 euroa** |

(33) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan a alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Itävallan reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on -5,7 prosenttia kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on parempi kuin unionin laajuinen +1,0 prosentin kehitys samalla ajanjaksolla.

(34) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan b alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Itävallan reitinaikaisen määritetyn yksikkökustannuksen pitkän aikavälin kehitys maksuvyöhykkeen tasolla on -3,6 prosenttia toisen ja kolmannen viiteajanjakson aikana, mikä on parempi kuin unionin laajuinen -1,3 prosentin pitkän aikavälin kehitys samalla ajanjaksolla.

(35) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 1.4 kohdan c alakohdassa vahvistetun perusteen osalta komissio toteaa, että Itävallan määritetyn yksikkökustannuksen perusarvo on 63,19 euroa reaalisesti vuoden 2017 hintoina, mikä on 21,3 prosenttia vähemmän kuin vertailuryhmän keskimääräinen perusarvo 80,26 euroa vuoden 2017 hintoina. Komissio toteaa, että Itävallan määritetty reitinaikainen yksikkökustannus jää huomattavasti alle vertailuryhmän keskiarvon koko kolmannen viiteajanjakson ajan niin, että vuonna 2024 ero on -42,6 prosenttia.

(36) Johdanto-osan 33–35 kappaleessa esitettyjen havaintojen perusteella Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvien tavoiteluonnosten olisi arvioitava olevan johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa kustannustehokkuuteen liittyvällä suorituskyvyn keskeisellä osa-alueella.

**Lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoiteluonnosten uudelleentarkastelu**

(37) Niiden lentoasemien osalta, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 1 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaiseen asetuksen soveltamisalaan, komissio on täydentänyt arviointiaan reitinaikaisten kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksista tarkastelemalla uudelleen lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteiden luonnoksia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan c alakohdan mukaisesti. Näiden tavoiteluonnosten havaittiin antavan aihetta huoleen Itävallan osalta.

(38) Komissio vertasi lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen määritettyä yksikkökustannusta vastaavilla lentoasemilla kolmannella viiteajanjaksolla ja totesi, että päälentoasemalla eli Wienin lentoasemalla määritetyn yksikkökustannuksen arvioidaan olevan huomattavasti näiden vastaavien lentoasemien mediaania suurempi.

(39) 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 lennonvarmistuspalvelujen kustannustehokkuustavoitteitaan johdanto-osan 38 kappaleessa esitettyjen havaintojen pohjalta tai tarkistettava näitä tavoitteita alaspäin.

**Komission arviota kapasiteettitavoiteluonnoksista täydentävä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien uudelleentarkastelu**

(40) Komissio on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 liitteessä IV olevan 2.1 kohdan f alakohdan mukaisesti täydentänyt arviointiaan kapasiteettitavoiteluonnoksista täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklassa tarkoitettujen kannustinjärjestelmien luonnosten uudelleentarkastelulla. Komissio on tutkinut, täyttävätkö kannustinjärjestelmien luonnokset täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 1 ja 3 kohdassa säädetyt aineelliset vaatimukset. Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvissä kannustinjärjestelmien luonnoksissa havaittiin aihetta huoleen.

(41) Komissio toteaa, että Itävallan suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ehdotettuihin reitinaikaisen kapasiteetin kannustinjärjestelmään ja lähi- ja lähestymisalueen lennonvarmistuspalvelujen kapasiteetin kannustinjärjestelmään sisältyy taloudellinen haitta, joka on enintään 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista, ja taloudellinen etu, joka on enintään 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista.

(42) Komissiolla on näiden kannustinjärjestelmien osalta suorituskyvyn tarkastuselimen antaman asiantuntijalausunnon perusteella vakavia epäilyjä siitä, onko ehdotetuilla taloudellisilla enimmäishaitoilla, jotka ovat 0,50 prosenttia määritetyistä kustannuksista, mitään olennaista vaikutusta riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetään.

(43) Sen vuoksi Itävallan olisi lopullisen suorituskykysuunnitelmansa täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 16 artiklan a alakohdan mukaisen hyväksymisen yhteydessä tarkistettava reitinaikaisten ja lähi- ja lähestymisalueen kapasiteettitavoitteiden saavuttamiseen tähtääviä kannustinjärjestelmiään siten, että niistä aiheutuvat taloudelliset enimmäishaitat vahvistetaan tasolle, jolla on olennainen vaikutus riskituloihin, kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/317 11 artiklan 3 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti edellytetään, minkä komission näkemyksen mukaan olisi johdettava siihen, että taloudellinen haitta on vähintään 1 prosentti määritetyistä kustannuksista.

## PÄÄTELMÄT

(44) Komissio on todennut johdanto-osan 10–43 kappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella, että Itävallan toimittamaan suorituskykysuunnitelmaluonnokseen sisältyvät suorituskykytavoitteet ovat johdonmukaisia unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

(45) Komissio toteaa, että jotkin jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet aikovansa sisällyttää miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla liittyvät kustannuserät kolmannen viiteajanjakson kustannusperusteisiinsa. Suorituskykysuunnitelmaluonnoksiin sisältyvien seikkojen perusteella ei ole ollut mahdollista määrittää tarkasti, missä määrin jäsenvaltiot ovat sisällyttäneet tällaiset määritetyt kustannukset kolmannen viiteajanjakson kustannusperusteisiinsa, ja jos tällaiset kustannukset on otettu mukaan, missä määrin ne ovat aiheutuneet lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen yhteydessä ja ne voitaisiin siten ottaa huomioon suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä ja maksujärjestelmässä. Komission yksiköt ovat lähettäneet kaikille jäsenvaltioille tietopyynnön asiaa koskevien tietojen keräämiseksi ja tarkastelevat edelleen miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiseen lentoasemilla liittyviä ilmoitettuja kustannuksia yksikköhintojen vaatimustenmukaisuuden todentamisen yhteydessä. Tämä päätös ei rajoita miehittämättömien ilma-alusten havaitsemiskustannuksia koskevia komission havaintoja ja päätelmiä.

(46) Vastauksena Venäjän Ukrainaan kohdistamaan sotilaalliseen hyökkäykseen, joka alkoi 24 päivänä helmikuuta 2022, unioni on hyväksynyt rajoittavia toimenpiteitä, joilla kielletään venäläisiä lentoliikenteen harjoittajia sekä Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia ja muualla kuin Venäjällä rekisteröityjä ilma-aluksia, jotka ovat venäläisten luonnollisten henkilöiden, oikeushenkilöiden, yhteisöjen tai elinten omistuksessa tai vuokraamia tai muulla tavoin näiden määräysvallassa, laskeutumasta unionin alueelle, lähtemästä sieltä ja lentämästä sen yli. Nämä toimenpiteet vähentävät lentoliikennettä unionin alueen yläpuolisessa ilmatilassa. Unionin laajuisen vaikutuksen ei kuitenkaan pitäisi olla verrattavissa lentoliikenteen vähenemiseen, joka aiheutui covid-19-pandemian puhkeamisesta maaliskuussa 2020. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja maksujärjestelmän täytäntöönpanoa koskevat nykyiset toimenpiteet ja prosessit kolmannella viiteajanjaksolla,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Suorituskykytavoitteet, jotka Itävalta on esittänyt asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti suorituskykysuunnitelmaluonnoksessa ja jotka luetellaan tämän päätöksen liitteessä, ovat johdonmukaisia täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/891 kolmannelle viiteajanjaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.

*2 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Itävallan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 13 päivänä huhtikuuta 2022.

*Komission puolesta*
Adina VĂLEAN
*Komission jäsen*

*LIITE*

**Itävallan asetuksen (EY) N:o 549/2004 mukaisesti toimittamaan suorituskykysuunnitelma-luonnokseen sisältyvien suorituskykytavoitteiden johdonmukaisuudesta kolmannelle viiteajan-jaksolle vahvistettujen unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa**

## TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

### Turvallisuudenhallinnan tehokkuus

| **Itävalta** | **Turvallisuudenhallinnan tehokkuutta koskevat tavoitteet ilmaistuna täytäntöönpanotasona EASAn tasolla A-D** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Asianomainen lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja** | **Turvallisuudenhallinnan tavoite** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Austro Control | Turvallisuuspolitiikka ja -tavoitteet | B | B | B | **C** |
| | Turvallisuusriskien hallinta | C | C | C | **D** |
| | Turvallisuuden varmistaminen | B | B | B | **C** |
| | Turvallisuuden edistäminen | B | B | B | **C** |
| | Turvallisuuskulttuuri | B | B | B | **C** |

## YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

### Tosiasiallisen lentoradan mukainen keskimääräinen horisontaalinen lennon tehokkuus reitillä

| | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|
| **Itävallan luonnos reitinaikaisiksi ympäristötavoitteiksi** ilmaistuna tosiasiallisen lentoradan mukaisena keskimääräisenä horisontaalisena reitinaikaisena lennon tehokkuutena | **1,96 %** | **1,96 %** | **1,96 %** | **1,96 %** |
| Itävallan viitearvot | 1,96 % | 1,96 % | 1,96 % | 1,96 % |

## KAPASITEETTIIN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE

### Keskimääräinen reitinaikainen ATFM-viivästys minuutteina lentoa kohti

| | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|
| **Luonnos Itävallan reitinaikaisiksi kapasiteettitavoitteiksi** ATFM-viivästyksen minuutteina lentoa kohti | **0,10** | **0,17** | **0,17** | **0,16** |
| Itävallan viitearvot | 0,10 | 0,17 | 0,17 | 0,16 |

**KUSTANNUSTEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ SUORITUSKYVYN KESKEINEN OSA-ALUE**

**Reitinaikaisten lennonvarmistuspalvelujen määritetty yksikkökustannus**

| Itävallan lentoreittimaksuvyöhyke | 2014 perusarvo | 2019 perusarvo | 2020–2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Luonnos reitinaikaisiksi kustannustehokkuustavoitteiksi** ilmaistuna reitinaikaisena määritettynä yksikkökustannuksena (reaalisesti vuoden 2017 hintoina) | **69,54 euroa** | **63,19 euroa** | **109,28 euroa** | **62,09 euroa** | **54,65 euroa** | **50,07 euroa** |