



## LÉGI KÖZLEKEDÉS: EGYSÉGES EURÓPAI ÉGBOLT

Az egységes európai égbolt kezdeményezés célja a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások hatékonyságának fokozása az európai légtér felaprózottságának csökkentése révén. Jellemzően eredően a kezdeményezés páneurópai, és nyitva áll a szomszédos országok előtt.

### JOGALAP

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése.

### CÉLKITŰZÉSEK

Az egységes európai égbolt kezdeményezést 1999-ben indították el a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások (LFSZ<sup>[1]</sup>/LNSZ<sup>[2]</sup>) hatáskörének az európai légtér fokozottabb integrációja révén történő javítása céljából. Az egységes európai égbolt hatalmas előnyökkel járhat: a projekt (2030–2035-re várható lezárását követően) a 2004-es szinthez képest megháromszorozza a légtérkapacitást, felére csökkenti az LFSZ költségeit, tízszeresére növeli a légtérbiztonságot, és 10%-kal mérsékli a repülés környezeti hatásait<sup>[3]</sup>.

### EREDMÉNYEK

Az egységes európai égbolt kezdeményezést a légi navigáció miatt bekövetkező késésekre reagálva indították el, melyek Európában az 1990-es évek végén érték el csúcspontjukat. Az egységes európai égbolt kezdeményezés célja az európai légtér (tagállamok közötti, polgári és katonai felhasználás közötti, valamint technológiai) felaprózottságának csökkentése, és ezáltal a légtérkapacitás növelése, valamint a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások hatékonyságának fokozása. Jellemzően eredően a kezdeményezés páneurópai, és végrehajtása nyitva áll a szomszédos országok előtt. Az egységes európai égboltnak a gyakorlatban (a rövidebb repülési távoknak és kevesebb késésnek köszönhetően) rövidebb repülési időket, következképp alacsonyabb repülési költséget és káros kibocsátást kell eredményeznie. Az egységes európai égboltot létrehozó közös követelmények első

[1]A légiforgalmi szolgáltatások (LFSZ) a repülőgépek biztonságos és hatékony mozgását biztosítják a műveletek valamennyi fázisában (ideértve a légiforgalmi szolgáltatásokat, a légtérgazdálkodást és a légiforgalomáramlás-szervezést).

[2]A léginavigációs szolgáltatások (LNSZ) a légi navigációval kapcsolatos valamennyi szolgáltatást magukban foglalják, beleértve a légiforgalmi szolgáltatásokat, a kommunikációt, a navigációs és felügyeleti szolgáltatásokat, a meteorológiai szolgáltatásokat, valamint a légiforgalmi tájékoztató szolgáltatásokat.

[3]Ezek az egységes európai égbolt – tisztázatlan eredetű – „hivatalos” célkitűzései.



csoportját (SES I) 2004-ben fogadták el. Ezek magukban foglalták az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló [549/2004/EK rendeletet](#), a léginavigációs szolgálatok ellátásáról szóló [550/2004/EK rendeletet](#), a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló [551/2004/EK rendeletet](#)<sup>[4]</sup> és az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló [552/2004/EK rendeletet](#). Ezt a keretet 2009-ben módosították (SES II) teljesítményalapú mechanizmusok beépítése céljából ([1070/2009/EK rendelet](#)). Továbbá kiegészítették az uniós repülésbiztonsági szabályok (és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség kapcsolódó hatásköreinek) légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatásokra, valamint a repülőtéri műveletekre történő kiterjesztésével<sup>[5]</sup>. Ezzel egyidejűleg a Bizottság a komitológiai eljárás keretében vagy – ritkábban – a jogalkotó több végrehajtási szabályt és műszaki szabványt is elfogadott<sup>[6]</sup>.

Ez az átfogó szabályozási keret jelentősen előmozdította az európai légtér és a léginavigációs szolgáltatások átszervezését. Többek között a következőket eredményezte: a szabályozói feladatokat leválasztották a szolgáltatásnyújtásról; jóval rugalmasabbá vált a polgári és katonai légtérhasználat; biztosította a berendezések interoperabilitását; egységesítette a magaslégtér osztályozását<sup>[7]</sup>; közös díjazási rendszert vezetett be a léginavigációs szolgáltatások terén, és egységes lett a légiforgalom-irányítói engedélyekre vonatkozó követelményrendszer. Ezen túlmenően megállapította az egységes európai égbolt szerkezetét alkotó kulcskomponenseket:

- A teljesítményrendszer<sup>[8]</sup> értelmében a kulcsfontosságú területeken – pl. biztonság<sup>[9]</sup>, környezet, kapacitás és költséghatékonyság – kötelező teljesítménycélok és ösztönzők szolgálják a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások általános hatékonyságának növelését. A teljesítménycélokat a Bizottság fogadja el a komitológiai eljárás keretében<sup>[10]</sup>. A Bizottság által kinevezett teljesítmény-felülvizsgáló szerv segíti e célok előkészítését és nyomon követi a teljesítményrendszer végrehajtását.
- A „hálózatkezelő” (jelenleg az Eurocontrol<sup>[11]</sup>) feladata az uniós légi közlekedési hálózat teljesítményének fokozása. A hálózati funkciókkal foglalkozik, melyeket központosított módon kell kezelni, ahogyan ez az európai útvonalhálózat kialakítása, a légiforgalomáramlás-szervezés és az általános légi forgalomban használt rádiófrekvenciák koordinációja esetében történik.

---

[4]Repülőtértől repülőtérig, mivel a repülőterek szolgálnak a légtérbe való ki- és belépési pontokként. Ezt nevezik „kaputól kapuig” megközelítésnek.

[5]Az Európai Parlament és a Tanács [1108/2009/EK rendelete](#) értelmében.

[6]Így történt a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről szóló, 2006. április 5-i [2006/23/EK](#) európai parlamenti és tanácsi irányelv esetében.

[7]A légtérrel a nemzetközi polgári repülésről szóló chicagói egyezmény szerinti „osztályok” alapján csoportosítják A-tól G-ig. A repülési szabályok és a nyújtott szolgáltatások osztályonként változók.

[8]A [691/2010/EU bizottsági rendelet](#) hozta létre.

[9]2015-ös adat.

[10]A teljesítményrendszer első referencia-időszaka a 2012–2014 naptári éveket foglalta magában. 2015-től kezdve minden egyes referencia-időszak öt naptári évet ölel fel.

[11]Az Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért (Eurocontrol) egy páneurópai polgári-katonai kormányközi szervezet, amelyet 1963-ban hoztak létre a légiforgalmi szolgáltatások biztonságának fenntartása céljából. Az Eurocontrolt 41 szerződő állam alkotja. Az Eurocontrol és az Európai Unió együttműködési megállapodást kötött az egységes európai égbolt végrehajtása céljából. A Bizottság 2011-ben az Eurocontrolt nevezte ki 2019 végéig az egységes európai égbolt első hálózatkezelőjének. Az Eurocontrolt nevezték ki a 2010–2016 közötti időszakra az egységes európai égbolt első teljesítmény-felülvizsgáló szervének is.



- A funkcionális légtérblokkok célja az európai légtér felaprózottságának megszüntetése azáltal, hogy a légtér nem a nemzeti határok mentén, hanem a forgalomáramlásnak megfelelően osztják fel újra. Ennek célja a fokozott együttműködés (vagyis a jobb légtérgazdálkodás, az útvonalhálózat optimalizálása, és a szolgáltatások integrálásával a méretgazdaságosság) vagy akár szolgáltatók határokon átívelő összeolvadásának lehetővé tétele, ezáltal csökkentve a léginavigációs szolgáltatások költségét. Az érintett tagállamoknak minden egyes funkcionális légtérblokkban egy vagy több légiforgalmi szolgáltatót<sup>[12]</sup> kell kijelölniük. Eddig 31 országra<sup>[13]</sup> kiterjedő kilenc funkcionális légtérblokk kijelölése történt meg.
- A 2007-ben felállított SESAR Közös Vállalkozás irányítja az egységes európai égbolt technológiai és ipari szegmensét, vagyis az új európai légiforgalom-irányítási rendszer fejlesztését és kiépítését. A (2008–2024-es időszakra előirányzott) SESAR program fejlesztési szakaszának teljes becsült költsége 3,7 milliárd EUR, amelyet az EU, az Eurocontrol és az ágazat egyenlő arányban közösen visel. A kiépítési szakasz (az új rendszer nagyléptékű kiépítése 2015 és 2035 között) 30 milliárd euró körüli összegbe is belekerülhet, amelyet a légi közlekedési ágazat (90%) és az EU finanszírozna. Úgy tűnik tehát, hogy az európai légiforgalmi szolgáltatások hatékonysága javul.

Úgy tűnik tehát, hogy az éves ingadozás ellenére növekedik a légiforgalmi szolgáltatások hatékonysága Európában. A légi műveleteket érintő légiforgalomáramlás-szervezésből eredő átlagos késés a 2008-ban mért 1,43 percről 2016-ra 0,86 percre csökkent (a jelenlegi teljesítménycél járatonként legfeljebb 0,5 perces késés). A reptéri műveleteket érintő légiforgalomáramlás-szervezésből eredő átlagos késés hasonló tendenciát követett (a 2008-as 1 perc-körüli késésből 2016-ra 0,75 perces késés lett). Hasonlóképp folyamatosan csökkenő trendet követ (a legfrissebb benyújtott repülési terv alapján) az a többlettávolság is, amelyet a repülőgépek a légvonalban mért legrövidebb repülési útvonalhoz képest átlagosan megtesznek<sup>[14]</sup> – ennek mutatója a 2009-ben mért 5,03%-ról 2016-ra 4,82%-ra csökkent (azaz a ténylegesen repült távolság a legrövidebb útvonalhoz képest átlagosan 4,82%-kal volt hosszabb, míg a jelenlegi teljesítménycélt 4,1%-ban határozták meg). A költséghatékonyság szintén javult: A tervezettnél alacsonyabb forgalmi igények és tervezett bevételek ezzel járó zuhanása ellenére az útvonal szolgálati egységre vetített költsége az egységes európai égbolt területén (reálértéken) 16,7%-kal csökkent 2009 és 2014 között<sup>[15]</sup>.

Érdeemes megjegyezni ugyanakkor, hogy ezeket az előrelépéseket részben azzal lehet magyarázni, hogy a gazdasági visszaesés miatt viszonylag csökkent a légi forgalom

[12]A légiforgalmi szolgáltatások a különböző járatinformációs szolgáltatásokat, riasztási szolgáltatásokat, légiforgalmi tanácsadási szolgáltatásokat és légiforgalom-irányítási szolgáltatásokat foglalják magukban.

[13]Minden uniós tagállam, valamint Bosznia-Hercegovina, Norvégia, Svájc és az Egyesült Királyság. E légtérblokkok azonban – melyeket kölcsönös államközi megállapodások útján jelöltek ki ún. alulról építkező megközelítés szerint – továbbra is szorosan kötődnek a nemzeti határokhöz, és nem feltétlenül tükrözik a forgalomáramlást.

[14]Ez a ténylegesen megtett távolság (az indulási és érkezési termináletterület között, amely a repterek körüli 30 tengeri mérföld sugarú kört jelenti) és a legrövidebb út közötti különbség, vagyis a megtett többlettáv.

[15]Megjegyzendő azonban, hogy 2009-ben a szolgálati egységre vetített költség különösen magas volt. (A szolgálati egységre vetített költséget a légitársaságok által fizetett díjak megállapításához használják.)



(a légi forgalom szintje 2016-ban alig éri el a 2008-ban mért szintet). Ugyan a forgalom 2013 közepe óta növekedett, e változások valószínűleg nem lesznek elegendők az egységes európai égbolt keretében kitűzött (kétségtelenül ambiciózus) célkitűzések eléréséhez<sup>[16]</sup>. Az elmúlt tíz évben elért előrehaladás ellenére elmondható, hogy az európai légtér még messze van a teljes integrációtól. Az egységes európai égbolt kezdeményezés (amelynek végrehajtása várhatóan úgysem fog lezárulni 2030–2035-re) nehézségekkel és ellenállással szembesül, ami elsősorban a kezdeményezés rendkívül nagy volumenének tudható be. 2013 júniusában a Bizottság új szabályokra vonatkozó javaslatot terjesztett elő a hatékonysággal és teljesítménnyel kapcsolatos problémák kezelése, valamint a jelenlegi, nem megfelelő intézményi felépítés átalakítása érdekében. E javaslatokról a döntéshozók jelenleg tárgyalnak<sup>[17]</sup>.

## AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE

A Parlament gyakorlatias megközelítésével mindig is törekedett az egységes európai égbolt végrehajtását gátló akadályok eltávolítására. Ezzel összefüggésben határozottan és sikerrel állt ki a polgári és katonai ágazat közötti szoros együttműködés szükségessége mellett a légtér rugalmas használatát illetően, amikor a tagállamok még vonakodtak foglalkozni ezzel a problémával. A Parlament javasolta továbbá egy ágazati tanácsadó testület létrehozását is, amely lehetőséget ad az érdekelt feleknek arra, hogy tanácsokkal lássák el a Bizottságot az egységes európai égbolt technikai vonatkozásait illetően. A Parlament továbbá mindig hangsúlyozta az Eurocontrolnak az egységes európai égbolt végrehajtásában játszott lényeges szerepét, valamint a szomszédos országokkal folytatott együttműködés előmozdításának szükségességét a kezdeményezés uniós határokon túlra történő kiterjesztése érdekében.

Mivel az egységes európai égbolt főbb céljait még nem sikerült elérni, a Parlament most kéri a Bizottságot, hogy az alulról építkező megközelítést váltsa fel a felülről vezérelt megközelítéssel a továbbra is tapasztalható ellenállás leküzdése és a kezdeményezés végrehajtásának felgyorsítása végett, különösen a SESAR-program és a funkcionális légtérblokkok tekintetében.

A Parlament által a témában hozott fontosabb döntések a következők voltak:

- az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó, az egyeztetőbizottság által jóváhagyott közös szövegtervezetről szóló, 2004. január 29-i jogalkotási állásfoglalás<sup>[18]</sup>;
- az 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendeleteknek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról szóló, 2009. március 25-i jogalkotási állásfoglalás<sup>[19]</sup>;

---

[16]Például a jelenlegi költséghatékonysági cél 2015 és 2019 között a szolgálati egységre vetített költség további 15,5%-os csökkenéshez vezetne.

[17]Lásd a Parlament 2017. március 12-én elfogadott első olvasatbeli álláspontját ([HL C 378., 2017.11.9., 546. o.](#)) és a Bizottság 2015. december 16-i jelentését (COM(2015) 0663).

[18][HL C 96. E, 2004.4.21., 100. o.](#)

[19][HL C 117. E, 2010.5.6., 234. o.](#)



- az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok végrehajtásáról szóló, 2012. október 23-i állásfoglalás<sup>[20]</sup>;
- az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló rendeletre irányuló javaslatról (átdolgozás) szóló, 2014. március 12-i jogalkotási állásfoglalás<sup>[21]</sup>; 2019. szeptember 24-én a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság (TRAN) úgy határozott, hogy a Parlament első olvasatát követően intézményközi tárgyalásokat kezd a javaslatról.

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER  
02/2020

---

[20][HL C 68. E. 2014.3.7., 15. o.](#)  
[21][HL C 378. . 2017.11.9., 546. o.](#)

