



LÉGI KÖZLEKEDÉS: EGYSÉGES EURÓPAI ÉGBOLT

Az egységes európai égbolt kezdeményezés célja a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások hatékonyságának fokozása az európai légtér felaprózottságának csökkentése révén. Ez egy, a szomszédos országok számára is nyitott páneurópai kezdeményezés.

JOGALAP

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

CÉLKITŪZÉSEK

Az egységes európai égbolt kezdeményezést 1999-ben indították el a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások (LFSZ^[1]/LNSZ^[2]) 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^[3].

EREDMÉNYEK

Az egységes európai égbolt kezdeményezés a légi navigációból eredő késések miatt indult azzal a szándékkal, hogy csökkentse az európai légtér (tagállamok közötti, polgári és katonai felhasználás közötti, valamint technológiai) felaprózottságát, ezáltal növelve a légtérkapacitást, valamint a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatások hatékonyságát. A kezdeményezés páneurópai és nyitva áll a szomszédos országok előtt. Az egységes európai égboltnak a gyakorlatban (a rövidebb repülési távoknak és kevesebb késésnek köszönhetően) rövidebb repülési időket, következésképp alacsonyabb repülési költséget és káros kibocsátást kell eredményeznie. Az egységes európai égboltot létrehozó közös követelmények első 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](#),

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



a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló [551/2004/EK rendelet](#)^[4] és az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló [552/2004/EK rendelet](#). 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^[5]. Ezzel egyidejűleg a Bizottság a komitológiai eljárás keretében vagy – ritkábban – a jogalkotó több végrehajtási szabályt és műszaki szabványt is elfogadott^[6].

Ez az átfogó szabályozási keret előmozdította az európai légtér és a léginavigációs szolgáltatások átszervezését azáltal, hogy a szabályozói feladatokat leválasztotta a szolgáltatásnyújtásról, rugalmasabbá tette a polgári és katonai légtérhasználatot, biztosította a berendezések interoperabilitását, egységesítette a magaslégtér osztályozását^[7], közös díjazási rendszert vezetett be a léginavigációs szolgáltatások terén, és egységesítette a légiforgalom-irányítói engedélyekre vonatkozó követelményrendszert. Ezen túlmenően megállapította az egységes európai égbolt szerkezetét alkotó kulcskomponenseket:

- A teljesítményrendszer^[8] értelmében a kulcsfontosságú területeken – pl. biztonság^[9], 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^[10]. A Bizottság által kinevezett teljesítmény-felülvizsgáló szerv segíti e célok előkészítését és nyomon követi a teljesítményrendszer végrehajtását.
- A „hálózatkezelő” (jelenleg az Eurocontrol^[11]) 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.
- 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 légtér-gazdálkodás, az útvonalhálózat

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

[5]Az [1108/2009/EK rendelet](#) értelmében.

[6]Így történt a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről szóló [2006/23/EK 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 EU 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.



optimalizálása, és a szolgáltatások integrálásával a méretgazdaságosság) vagy akár szolgáltatók határokon átívelő összeolvadásának lehetővé tétele, ezáltal csökkentve a léginavigációs szolgáltatások költségét.

- 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; célja továbbá, hogy a digitális európai égbolt kezdeményezés részeként növelje az automatizálást, a biztonságos adatmegosztást és az összekapcsolhatóság szintjét a légiforgalmi szolgáltatások során.

Úgy tűnik tehát, hogy az európai légiforgalmi szolgáltatások hatékonysága javul.

Az európai légtér teljes integrációja azonban még messze nem fejeződött be. 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; az ezekről az intézkedésekről folytatott megbeszélések azonban elakadtak.

A Bizottság 2020. szeptember 22-én elfogadta ugyanezen javaslat felülvizsgált változatát, azzal a céllal, hogy az európai zöld megállapodással összhangban fenntarthatóbb és reziliensebb légiforgalmi szolgáltatást nyújtson. A javasolt frissítés az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló rendelet módosítására irányuló javaslatból ([2013/0186\(COD\)](#)) – amely különösen a funkcionális légtérblokk kötelező használatára vonatkozó rendelkezések törlését tartalmazza –, valamint az (EU) 2018/1139 rendelet módosítására irányuló javaslatból áll ([2020/0264\(COD\)](#)); ez utóbbi célja annak lehetővé tétele, hogy az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgálati szerveként járhasson el. 2021 júniusában a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság elfogadta ez utóbbi javaslatról szóló jelentését, illetve elfogadta az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló (átdolgozott) rendeletjavaslatra vonatkozó legfrissebb tárgyalási megbízatását is ([2013/0186\(COD\)](#)). A Parlament 2014-ben első olvasatban hozott határozatot. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság 2019 októberében úgy döntött, hogy intézményközi tárgyalásokat kezd a Tanáccsal. A javaslat jelenleg a Tanács első olvasatbeli álláspontjára vár.

2020 áprilisában a Bizottság módosította az egységes európai égbolton belül légtérel ellenőrzésre szolgáló légi jármű-azonosításra vonatkozó követelmények megállapításáról szóló [1206/2011/EU végrehajtási rendeletet](#) és az egységes európai égbolton belüli légtérel ellenőrzés végrehajtására és átjárhatóságára vonatkozó követelmények megállapításáról szóló [1207/2011/EU végrehajtási rendeletet](#) ((EU) [2020/587 végrehajtási rendelet](#)). A két végrehajtási rendelet felülvizsgálata magában foglalja a légtérhasználatra, a légi járművek felszerelésére, valamint a légiforgalmi és léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó üzemeltetési szabályok javítását.



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. 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. A Parlament hangsúlyozza továbbá annak szükségességét, hogy az egységes európai égbolt kövesse a zöld megállapodás célkitűzését, azaz a légiközlekedési ágazat környezeti hatásainak csökkentését.

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 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^[12];
- 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^[13];
- az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok végrehajtásáról szóló, 2012. október 23-i állásfoglalás^[14];
- az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló rendeletre irányuló javaslatról (átdolgozás) szóló, 2014. március 12-i jogalkotási állásfoglalás^[15]; 2019. szeptember 24-én a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság úgy határozott, hogy a Parlament első olvasatát követően intézményközi tárgyalásokat kezd a javaslatról.

Ariane Debyser
10/2023

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

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

[14] [HL C 68. E, 2014.3.7., 15. o.](#)

[15] [HL C 378., 2017.11.9., 546. o.](#)

