

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 25.6.2008
COM(2008) 389 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**Az egységes európai égbolt II. fázisa: Útban a fenntarthatóbb és hatékonyabb légi
közlekedés felé**

{SEC(2008) 2082}

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

Az egységes európai égbolt II. fázisa: Útban a fenntarthatóbb és hatékonyabb légi közlekedés felé

1. BEVEZETÉS

A légi közlekedés iránti kereslet erőteljes növekedése miatt az infrastruktúra **kapacitás gondokkal** küzd: a 4700 kereskedelmi légi járművel indított napi 28 000 járatot kiszolgáló repülőterek és a légiforgalmi szolgáltatás (ATM) teljesítőképessége határán állnak. Az ATM **széttagoltságából** fakadóan az optimális kapacitáskihasználás akadályokba ütközik, ami felesleges pénzügyi terhet ró a légi közlekedésre. A forgalom növekedésével párhuzamosan szigorítani kell a **biztonsági** követelményeket. A fokozódó környezettudatosság is arra sarkallja a légi közlekedést, hogy egyre több eredményt mutasson fel a **környezetvédelem** terén.

E kérdések megoldására a Bizottság javaslatcsomagot dolgozott ki.

Először is, pontosítani kell az **egységes európai égbolttal kapcsolatos szabályozást** a teljesítmény és környezetvédelem terén mutatkozó kihívások kezelésére. Másodsor, a **SESAR** (egységes európai égbolt ATM kutatás) program segítségével korszerű technológiákat kell bevezetni. Harmadsor, az **Európai Repülésbiztonsági Ügynökség** (EASA) hatáskörét ki kell terjeszteni a repülőterekre, az ATM-re és a léginavigációs szolgáltatásra (ANS). Negyedsor, végre kell hajtani a „**európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési tervet**”.

2. AZ EGYSÉGES EURÓPAI ÉGBOLT I. FÁZISA: A VÁLTOZTATÁSOK ALAPJA¹

Az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok 2004-ben történő elfogadása az ATM-et a közös közlekedéspolitikának részévé tette. A valóban „egységes” égbolt célkitűzését azonban egyelőre nem sikerült elérni.

2.1. Eredmények az egységes európai égbolt megvalósítása terén

A közösségi eljárás (az Európai Unió szokásos döntéshozatali eljárása) már meghozta első gyümölcseit. Létrejött az az egységes égbolttal foglalkozó bizottságot, az ágazati konzultációs testületet, a szociális párbeszédet² és a Eurocontrol³ magában foglaló intézményi keret, amelynek jelentős szerep jutott a szabályozás kidolgozásában.

Az egységes európai égbolt kezdeményezés révén növekedett a biztonság. A tagállamok elkezdtek szétválasztani a felügyeletet és a szolgáltatásnyújtást. A Eurocontrol biztonsági szabályozó követelményeiben (ESARR-ok) felhalmozott szakismeret beépült a közösségi jogba. 2007. június 20. óta a léginavigációs szolgáltatás nyújtása engedélyhez kötött. A biztonságos szolgáltatás és az erőforrások rugalmasabb – például országhatárokon átnyúló –

¹ COM(2007) 845, 2007.12.20.

² A polgári légi közlekedés ágazati párbeszédbizottsága, melyet az 1998. május 20-i 98/500/EK bizottsági határozat alapján hoztak létre, és amelynek hatáskörét kiterjesztették az ATM-re is.

³ Az Európai Közösség a 2002. július 17-i 11053/2 Aviation 121 tanácsi határozattal a Eurocontrol tagjává vált.

kezelése érdekében a légiforgalmi irányítók vonatkozásában szakmai alkalmassági normákat vezettek be.

A gazdasági hatékonyság felé tett első lépéseket az ésszerű számviteli előírások és a díjszámítási rendelet elfogadása jelenti.⁴

Időközben intézkedések születtek a technológiai innováció felgyorsítására. A SESAR programot az egységes európai égbolt technológiai és ipari komponenseként indították útjára, s célkitűzései jóval túlmutatnak az átjárhatóságra vonatkozó szabályok kialakításán. A SESAR projekt három szakaszból áll: A meghatározási szakaszban (2004–2008; 60 millió EUR) kidolgozásra került a korszerű ATM-rendszert bevezető „SESAR főterv”. A következő szakaszban történnek a rendszerrel kapcsolatos kutatások és fejlesztések, amelyeket a SESAR közös vállalkozás irányít (2008–2016; 2 100 millió EUR). A kiépítési szakaszra 2013-tól kerül sor.

2.2. A továbblépés szükségessége

Vannak fontos területek, amelyeken az egységes európai égbolt nem hozott eredményt. Az országhatároktól független funkcionális légtérblokkokkal kapcsolatos integrációs folyamat számos, különösen politikai és gazdasági jellegű akadályba ütközött. A légiforgalmi irányítást tévesen a szuverenitással – a tagállamok saját légterüket érintő illetékességével (és ezzel kapcsolatos felelősségével), valamint a fegyveres erők érintettségével – azonosítják. A kérdés kétségtelenül összetett, azonban ezt a tényt az önrendelkezési jog gyakorlására vonatkozó innovatív megoldások keresése helyett érvként használták a határokon átnyúló integráció folyamatának fékezésére.

A tagállamok nem tettek intézkedéseket a **költséghatékonyság javítására**. Alig történt előrelépés az európai **légtérhálózat** kialakításának és használatának általános hatékonysága terén.

3. A LÉGI KÖZLEKEDÉS ELŐTT ÁLLÓ KIHÍVÁSOK

Az egységes európai égbolt kezdeményezés 2000. évi útnak indítása óta számos dolog történt. A bővítési politika révén és a szomszédsági politika aktívabbá válásával az európai légiközlekedési piac immár harminchét ország több mint ötszáz millió polgárára kiterjed⁵. A bővülő egységes légiközlekedési piac az EU-t globális szereplővé avatja. 2002. júliusa óta az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) felel a biztonság magas szintjéért és egységességéért. Továbbá aggodalmakra ad okot a globális felmelegedés.

3.1. A légi közlekedés fenntarthatósága

A tudomány jelenlegi állása szerint a klímaváltozás fő oka az ember tevékenysége. A légi járművek üzemeltetése zaj- és károsanyag-kibocsátással jár. Európa teljes szén-dioxid-kibocsátásának mintegy 3 %-áért a légi közlekedés felelős, s ez az arány gyorsan növekszik.

Az ATM-nek hozzá kell járulnia a fenntartható légi közlekedéshez, ezzel egészítve ki a közösségi kibocsátáskereskedelmi rendszert és a vonatkozó kutatásokat⁶. A légi járműveknek a legrövidebb útvonalon, optimális útvonalprofillal kell közlekedniük.⁷

⁴ A léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2006. december 6- i 1794/2006/EK bizottsági rendelet (HL L 341, 2006.12.7.).

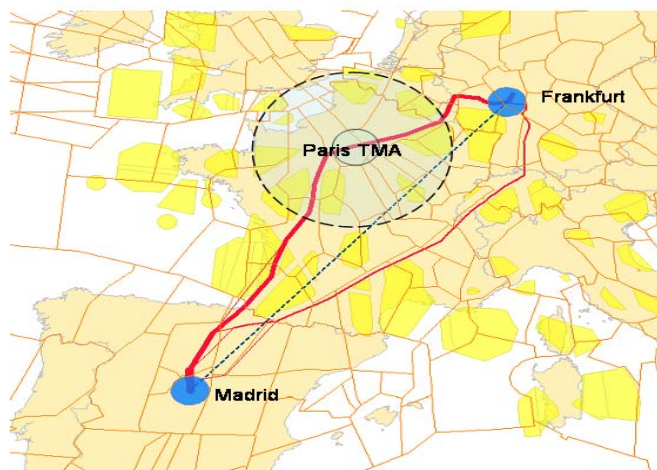
⁵ Több szomszédos állam is úgy döntött, hogy a növekedés és a foglalkoztatás ösztönzése érdekében csatlakoznak az Európai Közös Légtérhez.

⁶ Ideértve a „Tiszta égbolt” közös technológiai kezdeményezést is.

⁷ Nagy magasságban a hajtóművek teljesítménye nagyobb, a légellenállás pedig kisebb.

1. ábra: A rövidebb útvonal szükségessége

Nemzeti útvonalak összetoldozása: a légi járművek nem légvonalban közlekednek



Rövidebb útvonalak választásával közel évi 5 millió tonna szén-dioxid kibocsátása lenne elkerülhető. A légtér széttagoltsága következtében járatonként átlagosan 49 km-rel hosszabbak az útvonalak, mint az feltétlenül szükséges lenne. Az útvonalalapú hatékonyságihiány 63 %-át országhatárokon belül ki lehetne küszöbölni. A tagállamok mégis vonakodnak megoldani a légtér széttagoltságának problémáját. Az útvonalak hossza kihatással van a léginavigációs szolgáltatók bevételeire⁸. A tagállamoknak légtereket kell kijelölniük katonai gyakorlatok céljára, miközben a korábban a közlekedésből kieső területeken ma már igen nagy forgalom bonyolódik. A jelenlegi eljárás nem elég hatékony ahhoz, hogy javuljon az útvonalhálózat kialakítása.

A repülőterek környezetében a forgalom kezelését megterheli az érkezési sorrend elvének érvényesülése, a repülőtéri szolgáltatások és az ATM közötti összhang hiánya. A repülőtéri résidóket⁹ a repülési tervektől¹⁰ függetlenül osztják ki. A holisztikus hálózati koncepció hiánya szükségtelen zaj-és károsanyagkibocsátást eredményez.

Mindent összevéve az ATM és a repülőtéri műveletek hatékonyabbá tételével a szén-dioxid-kibocsátást járatonként átlagosan 7–12 %-kal, azaz évi 16 millió tonnával lehetne csökkenteni.

⁸ Az üzemeltetők a nemzeti légtérben megtett, legutolsó benyújtott repülési terv szerinti út után fizetnek (figyelembe véve a súlyhoz kötődő szorzótényezőt).

⁹ A résidó az az időtartam, amelyen belül egy légi jármű a futópályát és a légtérrel használhatja.

¹⁰ Felszállás előtt minden pilótának repülési tervet kell benyújtania. A repülési tervek száma az ANS-re való igény mértékét jelzi.

1. táblázat: Idő- és tüzelőanyag-megtakarítások a légi járművek optimálisabb útvonalon történő üzemeltetése esetén (perc, kg)

	Idő	Tüzelőanyag	Tüzelőanyag-megtakarítás százalékos értéke átlagos művelet esetén
Rövidebb útvonal	4 perc	150 kg	3,7%
Optimalizált útvonalprofil	0 perc	23 kg	0,6%
Optimalizált megközelítési eljárások	2–5 perc	100–250 kg	2,5–6%
Optimalizált repülőtéri üzemeltetés	1–3 perc	13–40 kg	0,3–0,9%
Összes megtakarítás egy útvonalon	8–14 perc	300–500 kg ¹¹	7–11%
Átlagos EU-n belüli útvonalon	96 perc	3 000 kg	100%

Forrás: Teljesítményértékelő jelentés, 2007., 58. o.

3.2. A léginavigációs szolgáltatók teljesítménye

A jelenlegi önszabályozó rendszer egyetlen teljesítményekhez vezet. Általában az jellemző, hogy egyes szereplők jó teljesítménye ellensúlyozza más szereplők gyengébb teljesítményét.

3.2.1. Biztonság

A biztonságot sohasem tekinthetjük magától értetődőnek. Európa kiváló eredményekkel büszkélkedhet a biztonság terén, holott a biztonsági intézkedések tagállamonként igen eltérőek. A légiforgalom és a léginavigációs szolgáltatások kezelésének biztonságát fokozni kell. A közös, egységes, mindenkire nézve kötelező biztonsági szabályozást egyetlen hatóságnak kellene kidolgoznia. Vannak ugyan a repülőterekre vonatkozó ICAO-előírások, de ezek nem képesek a szükséges mértékben mindenhol egyenlő feltételeket biztosítani. Általánosságban elmondható, hogy a repülési ágazat következetes biztonsági koncepció híjával van, ami hátrányosan befolyásolja a biztonsági felügyelet hatékonyságát is. Mindent összevetve, a forgalom növekedésével párhuzamosan emelni kell a biztonság szintjét is, függetlenül az ezen a téren felmutatott eddigi kiváló eredményektől.

3.2.2. A repülés hatékonysága

A jelenlegi európai útvonalhálózat ma sem más, mint a nemzeti útvonalak egymáshoz illesztése. Az útvonal kialakítása mögött számos esetben nemzeti történelmi megfontolások húzódnak. Az Európán belüli repülési útvonalak mintegy 15 %-kal kevésbé hatékonyak, mint a belföldi útvonalak. Ezen kívül az útvonalhálózat nem mindig illeszkedik jól az európai légi forgalomhoz. Valós idejű, precíz információ hiányában a rendelkezésre álló legrövidebb útvonalakat nem használják ki eléggé.¹²

A légtér korlátozott mértékben áll rendelkezésre, miközben ki kell elégítenie mind a civil, mind a katonai felhasználók igényeit. A légtér hatékony használata azon múlik, miként sikerül a különböző repülési fázisokat (beleértve a megfelelő tervezést és előkészítést) légi és földi műveletek egymást zökkenőmentesen követő láncolataként összehangolni, és miként kerülnek

¹¹ Egy liter tüzelőanyag elégetése 3,15 kg szén-dioxid kibocsátásával jár.

¹² Teljesítményértékelő bizottság, 2007. Az európai légiforgalmi szolgáltatás értékelése a 2006-os naptári évben, Eurocontrol, Brüsszel, 51. o.

kiszolgálásra az új felhasználók, például a pilótánélküli légi járművek vagy az ultrakönnyű repülőgépek (VLJ-k).

A légi közlekedés fenntarthatósága érdekében ezért a légi járműveknek rövidebb, kedvezőbb útvonalakat kell biztosítanunk.

3.2.3. Kapacitás/késések

Az egységes európai égbolt bevezetésének közvetlen előzményét az 1999-es drámai mértékű késések jelentették. A 2001. szeptember 11. és a SARS kapcsán kialakuló forgalomviSSzaesés következtében a helyzet javult, a késések mértéke azonban az elmúlt években folyamatosan nőtt: a kapacitás nem tart lépést a növekvő igényekkel. A késések magas költségeket okoznak az üzemeltetőknek, az utasoknak és a gazdaság egészének¹³.

A késések a kapacitáshiányt vagy a kapacitáskihasználás alacsony hatékonyságát jelzik. A kapacitás biztosítása olyan hosszú távú stratégiát feltételez, amely hatékony tervezéssel és kellő időben történő, hiánytalan végrehajtással párosul. E stratégiának ki kell terjednie a késések okainak valamennyi tényezőjére, köztük a légiforgalmiáramlás-szervezésre, a légiirányítási kapacitásra és a repülőtéri menetrend kialakítására. Kapacitásra van szükség a hálózat egészében forgalomingadozást okozó szűk keresztmetszetek áthidalására is.

3.2.4. Költséghatékonyság

A légiforgalmi irányítás közérdekű szolgáltatás, amely **természetes monopólium**. Miközben a légiközlekedési verseny költségcsökkenéshez és alacsonyabb viteldíjakhoz vezetett, a légiirányítás költséghányada tovább növekedett. Jelenleg a viteldíjak 8–12 %-át a légiirányítási költségek teszik ki. Noha a közösségi jog szerint megengedett, hogy a tagállamok ösztönzőket alkalmazzanak a költséghatékonyság javítására, 2004 óta egyikük sem élt ezzel a lehetőséggel¹⁴.

Egyes szolgáltatók ugyan elmozdultak a költséghatékonyság irányába, ezen azonban még sok a javítanivaló. Az állandó – többnyire támogatott – költségek terén ki kell használni a méretgazdaságosságból származó előnyöket. Mindenekelőtt azonban a légiforgalmi irányítók teljesítményének hatékonyságán kell javítani¹⁵.

Az irányítási feladatok technikai jellegük ellenére továbbra is elsősorban mesterségbeli tudást igényelnek. A légiforgalmi irányítók és a pilóták még mindig rádión keresztül, szóban kommunikálnak egymással. Míg a pilótafülke berendezései automatizálttá váltak, a légiirányítás munkamódszerei lényegében változatlanok maradtak. A forgalomművekedésre adott válasz a berendezések számának és a személyzet létszámának arányos növelésében merül ki, ami egyúttal költségemelkedést is jelent; a kapacitásnövelés legfőbb eszköze új szektorok megnyitása, melyekért egyenként két-két légiirányító felel.

A légiforgalmi irányítóknak és az egyéb személyzetnek köszönhetően az ATM terén a korlátozott lehetőségek ellenére is növekedett a teljesítmény.

¹³ A nagyobb késések különösen hátrányosak: a járatok két százalékát törölték, ezek az összes késés kétharmadát teszik ki. 2007-ben a késések teljes időtartama 21,5 millió perc volt, amelynek költsége 1,3 millió euróra rúg.

¹⁴ Az Egyesült Királyság felső árszintet határozott meg az útvonalszolgáltatásokra, a repülőtereken pedig piaci alapú légiforgalmi irányítást érvényesít. Németország a közelmúltban versenyt hirdetett a légiforgalmi irányítás terén egyes regionális repülőterek tekintetében. Más országok hasonló intézkedéseket kívánnak bevezetni

¹⁵ A teljesítményértékelő bizottság kiszámolta, hogy 2005-ben egy légiforgalmi irányító teljesítménye 0,71 kompozit repült óra volt. Ez azt jelenti, hogy egy légiforgalmi irányító adott pillanatban csak 0,7 légi járművet kísért figyelemmel úgy, hogy a legjobb teljesítmény 1,65, a legrosszabb pedig 0,35 volt.

3.3. Széttagoltság

Az Egyesült Államok mintegy húsz központból álló légiforgalmi irányítási rendszere az európainál kétszerte több járatot szolgál ki hasonló költségvetésből. Az európai rendszer széttagoltságának **történelmi** okai vannak, hiszen a légiforgalmi irányítás mindig is szorosan összefonódott az önrendelkezési joggal, ezért tevékenysége az országhatárokon belülré korlátozódott.

A széttagoltság több hátránnyal is jár: a mintegy hatvan regionális irányítóközpont közül sok nem éri el a gazdaságilag optimális méretet; a rendszerek megkettőzése továbbra is fennáll, mert a technológiai változtatások bevezetése nincs időben összehangolva, a beszerzések darabonként történnek, s mindez magas karbantartási és készenléti költségeket eredményez a nem interoperábilis berendezések vonatkozásában; a kutatási, képzési és adminisztrációs költségek aránytalanul magasak. A széttagoltság minden évben **1 milliárd euró** többletköltséget okoz.

4. FELHÍVÁS CSELEKVÉSRE: HOZZUNK LÉTRE EGYSÉGES EURÓPAI LÉGTERET

A légiközlekedési lánc rossz határfoka a légtérfelhasználóknak és az utasoknak okoz **felesleges kárt** pénzben, időben, tüzelőanyagban. Az egységes európai égbolt I. fázisa cselekvésre ösztönözte az ágazatot, de a tagállamok nem használták ki kellő mértékben az olyan teljesítményfokozó eszközöket, mint a szolgáltatók kijelölése, gazdasági ösztönzők alkalmazása, piacnyitás, útvonalszerkezet módosítása, funkcionális légtérblokkok létrehozása stb¹⁶. Ennél fogva a teljesítményértékelő bizottság **mennyiségileg meghatározott célok** kijelölését szorgalmazza.

Az európai légi közlekedés jövőben elfogadandó szabályozási keretével foglalkozó magas szintű munkacsoport¹⁷ a közösségi eljárás következetes alkalmazására hív fel, amely során az európai szintű döntéseket minősített többséggel hozzák, a végrehajtásra pedig a tagállamok és a Közösség közötti szoros partnerség keretében kerül sor.

Az európai légtér biztonságosabbá és fenntarthatóbbá tétele érdekében a Bizottság javaslatcsomagot terjesztett elő. Az egységes európai égbolttal kapcsolatos négy rendeletet úgy kell módosítani, hogy alkalmasak legyenek egy mennyiségileg meghatározott célokat kijelölő **teljesítménykeret** bevezetésére. Az EASA hatásköreinek a légiközlekedési biztonsági lánc valamennyi elemére történő kiterjesztése javítani fogja a **biztonságot**. Az ATM főterv jóváhagyása felgyorsítja majd a **technológiai** innovációt. A repülőterekre vonatkozó cselekvési terv révén kezelhetővé válnak a légi és földi **kapacitás gondok**.

E javaslatok sikere nagymértékben múlik az érintettek, különösen a katonaság és a személyzet **elkötelezettségén**. Az ATM-re vonatkozó közös közlekedéspolitikai alapja egy polgári rendszer, amelybe a tagállamoknak integrálniuk kell a honvédelem érdekeit. Szükséges tehát a katonaság szoros bevonása az intézményi keretek közé. Az egységes európai égbolt kezdeményezés bizottságának, amennyiben a **fégyveres erők** képviselője benne megfelelő, komoly stratégiai szerep fog jutni.

Az ANS minősége a személyzet **szakértelmén** múlik. A biztonságpolitika alapja „az igazságosság kultúrája”. A jelentéstételi lánc minden résztvevőjének hozzá kell tennie a

¹⁶ Teljesítményértékelő bizottság, Eurocontrol, 2006, *Evaluation of the Impact of the Single European Sky initiative on air traffic management performance*, Brüsszel, iii. o. – Az Európai Bizottság felkérésére készített független értékelés.

¹⁷ A légi közlekedés jövőben elfogadandó szabályozási keretével foglalkozó magas szintű munkacsoport, 2007, *A framework for driving performance improvement*, Brüsszel, 47. o.

magáét a tanulás kultúrájához. Általánosabban fogalmazva, a légitársasági ágazatnak strukturális változáson kell átmennie, s ez a fejlődés megfelelő irányítást igényel. Ezért a **szociális oldalt** tovább kell erősíteni, hogy a személyzet bevonása biztosított legyen.

5. ELSŐ PILLÉR: TELJESÍTMÉNYSZABÁLYOZÁS

Az egységes európai égbolt I. fázisára építő javaslatok a meglévő eszközök megerősítését és egy szabályozási keret megalkotását irányozzák elő. Az első intézkedés célok kijelölése révén **teljesítményszabályozást** vezet be. A második intézkedés a teljesítménycélok elérése érdekében nagyobb lendületet ad a szolgáltatások **funkcionális légtérblokkokon** belüli integrációjára irányuló kezdeményezéseknek. A harmadik, a **hálózatirányítási funkció** erősítése közvetlenül elő fogja segíteni a hálózat összteljesítményének javulását.

5.1. Az ATM rendszer teljesítményének ösztönzése

A rendszer teljesítményét egy független **teljesítményfelügyeleti szerv** kíséri figyelemmel és értékeli. Ez a szerv indikátorokat dolgoz ki és közösségi szintű célokat javasol különböző, a teljesítmény szempontjából releváns területeken (késések mérséklése, költségek csökkentése, útvonalak lerövidítése). Az érintettek részt vehetnek az indikátorok kialakításában és kiválasztásában, növelve ezzel azok általános elfogadottságát. Kikérik a nemzeti felügyeleti hatóságok véleményét is, lehetőleg a képviselőikkel folytatott közös eszmecsere keretében.

A **Bizottság** a teljesítménycélokat **jóváhagyja** és továbbítja a nemzeti felügyeleti hatóságok felé. E hatóságok – elsősorban a légtérhasználókkal folytatott széles körű egyeztetés során – olyan nemzeti/regionális célokkal kapcsolatos javaslatokat dolgoznak ki, amelyek összhangban vannak a hálózat egészét érintő célkitűzésekkel.

Az ily módon egyeztetett célok követése **kötelező**. A léginavigációs szolgáltatók részére fizetett útvonaldíjakat¹⁸ ösztönzőként kell használni a teljesítményszabályozás hitelességének biztosítása érdekében.

5.2. A szolgáltatásnyújtás integrációjának elősegítése

A legfontosabb feladat annak elérése, hogy a funkcionális légtérblokkokra irányuló jelenlegi kezdeményezések széles köre valóban a **regionális integráció eszközüvé** válhasson. A kitűzött teljesítménycélok így érhetőek el. A funkcionális légtérblokkok tekintetében a Bizottság egyelőre ragaszkodik az „alulról felfelé építkezés” koncepciójához¹⁹.

A Bizottság a funkcionális légtérblokkok létrehozására irányuló jelenlegi kezdeményezéseket az alábbiak szerint kívánja támogatni:

- kitűzi a megvalósítás határidejét (legkésőbb 2012);
- kiterjeszti az alkalmazás körét a légtér alsó szegmenseire is, egészen a repülőterekig;
- elhárít minden nemzeti jogi és intézményi akadályt.

¹⁸ A léginavigációs szolgáltatók közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2006. december 6-i 1794/2006 bizottsági rendelet.

¹⁹ A légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.) 5. cikkének (4) bekezdése.

5.3. A hálózati irányítási funkció erősítése

A hálózati irányítási funkció a szolgáltatókat és a felhasználókat az európai hálózat szempontjából optimális, a teljesítményszabályozást kiegészítő, „kaputól kapuig” megoldások megtalálásában segíti. Olyan, különböző szereplők által végzett feladatok sorát foglalja magába, mint:

- Az európai útvonalhálózat kialakítása: Olyan multimodális politikára van szükség, amely a helyi útvonal-kialakítási megoldásokat összehangolja az európai úthálózatra vonatkozó hatékonysági követelményekkel annak érdekében, hogy a légtérhasználók optimális útvonalakon repülhessenek.
- A szűkös erőforrások kezelése: A korlátozott mértékben rendelkezésre álló erőforrások kezelését e források központi számba vételével optimalizálni kell, figyelemmel az olykor ellentétes érdekű helyi megoldásokból adódó nehézségek leküzdésére.
- Légiforgalmi áramlás-szervezés, résidők összehangolása és kiosztása: A kiszámíthatóság érdekében a résidőket az „előírt érkezési időpontok” (RTA) függvényében kell meghatározni.
- A SESAR technológiák alkalmazásának irányítása és az Európa-szerte alkalmazandó infrastruktúraelemek beszerzése: Biztosítani kell a megfelelő berendezésekhez való megbízható, összehangolt hozzáférést, valamint az információs hálózatok ugyancsak megbízható, összehangolt irányítását²⁰.

E feladatok elvégzésének részletei végrehajtási szabályokban kerülnek kidolgozásra, amelyek a köz érdekében garantálják a pártatlanságot és biztosítják az ágazat megfelelő bevonását. A hálózati irányítás feladatai közé tartozik a globális átjárhatóság és a szomszédos országokkal való együttműködés biztosítása is.

6. MÁSODIK PILLÉR: EGYSÉGES BIZTONSÁGI KERET

A légi forgalom folyamatos növekedése Európában, az ebből fakadó kapacitáscsökkenés, a légtér és a repülőterek zsúfoltsága, valamint az új technológiák fokozatos megjelenése közös európai biztonságkonceptiót tesz szükségessé, mely az ágazati tevékenység biztonsági színvonalának fenntartása, sőt fokozása érdekében a biztonsági szabályozás harmonizált kidolgozására és hatékony alkalmazására irányul.

Ugyanakkor a nem kötelező biztonsági szabályok alkalmazása és a nekik való megfelelés terén mutatkozó, tagállamok közötti különbségek nemcsak eltérő eljárásokat, de eltérő biztonsági normákat is eredményeznek.

Európa már 2002-ben eldöntötte, hogy megfelelő választ ad a biztonsággal kapcsolatos kihívásokra, ezért létrehozott egy egységes európai biztonsági hatóságot: az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget (EASA).

Az EASA hatásköre azóta fokozatosan kiterjedt a légi járművek légialkalmasságára, üzemeltetésére és a repülőszemélyzet engedélyeire. Hatáskörébe tartoznak továbbá a vonatkozó felügyeleti eljárások, amelyek során a tagállamok és vállalkozásaik előírásoknak való megfelelést vizsgálják.

²⁰ Összhangban a rendszerszintű információkezelési rendszerrel.

E tapasztalatok fényében a Bizottság javasolja, hogy az ügynökség hatásköre terjedjen ki a biztonságot érintő többi fontos területre is, vagyis a repülőterekre, az ATM-re és az ANS-re. A második pillér tehát az egységes európai égbolt biztonsággal kapcsolatos elemét jelenti.

7. HARMADIK PILLÉR: ÚJ TECHNOLÓGIÁK BEFOGADÁSA

A jelenlegi légiforgalmi irányítási rendszer teljesítőképessége határán mozog, elavult technológiával dolgozik és széttagoltságtól szenved. Válaszként e kihívásokra Európának gyorsított ütemben kell kialakítania légi és a földi technológiák összehangolására alkalmas rendszerét. A SESAR program megvalósulása esetén a jelenleginél tízszer nagyobb biztonsági szint mellett akár háromszor nagyobb forgalmat is kezelni lehetne, miközben a járatonkénti költségek csak a mai költséget felét tennék ki. A jövőbeli üzemeltetési koncepció paradigmaváltást jelent, amennyiben létrejön a légi közlekedést támogató, együttműködésen alapuló információs rendszer. A **SESAR főterv**, mely e csomag részét képezi, a meghatározási szakasz (2004–2008) eredményeire épít és bevezeti a fejlesztési szakaszt (2008–2013). A Bizottság a főtervre alapozva el kívánja készíteni az **európai ATM főtervre** vonatkozó javaslatát, amelyet az új generációs európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) megvalósítása érdekében közös vállalkozás alapításáról szóló 219/2007/EK tanácsi rendelet 1. cikkének (2) bekezdése alapján a Tanács hagy jóvá.

7.1. Pillantás a jövőbe

A repülés-üzemeltetés a légi járművek (polgári és katonai) üzemeltetői, a repülőterek, a léginavigációs szolgáltatók, valamint a központi és regionális forgalmiáramlás-szervezők folyamatos és összetett interakciója révén valósul meg. A hálózat kapacitását az határozza meg, hogy a nagyobb kiszámíthatóság érdekében a folyamat résztvevői milyen mértékben képesek integrálni a üzemeltetési információikat.

A kiszámíthatósághoz az egész rendszerre kiterjedő integrációra, valamint a tervezett és valósidejű műveletekkel kapcsolatos olyan információk cseréjére van szükség, amelyek a hajtóművek beindításától kezdve azok leállításáig minden repülési fázist érintenek. A légi járművek üzemeltetés-szervezésének kiindulópontja az „előírt érkezési időpont” (RTA).

A rendszer az előírt érkezési időpont függvényében kiszámítja az optimális repülési útvonalat („business trajectory”). Az útvonalra az útvonalszakaszok folyamatos egymásutánjaként tekint, amely magában foglalja a repülés valamennyi fázisát a tervezéstől a légi jármű célállomáson történő kiürítéséig. Ez integrált földi és légi műveletirányítást jelent, ami elkerülhetővé tenné a várakozást. Az üzemeltetőket motiválni fogja a műveletek tervek szerint történő végrehajtásában, hogy a rendszer másodlagos késésekkel szembeni érzékenységének mérséklése érdekében az időben végrehajtott műveletek elsőbbséget élvezzenek.

A dinamikus légiforgalmiáramlás-szervezés, mely a légtérstruktúrákat a forgalom sűrűségéhez igazítja, olyan hálózatirányítási funkciók sorába illeszkedik, mint: az optimális úthálózat kialakításának biztosítása; szükséges mennyiségű információ áramlásának lehetővé tétele a légiközlekedési lánc valamennyi tagja között; döntéshozatal megfelelő berendezések és rendszerek használatáról, beszerzések megszervezése; korlátozottan rendelkezésre álló erőforrások, például légtér, futópálya-résidők, rádiófrekvenciák és radar válaszelőadó kódok elosztása.

7.2. Útban a SESAR sikeres megvalósítása felé

A SESAR sikeres megvalósítása közös felelősség, ezért a légiközlekedésben részt vevő összes érintett féltől elkötelezett hozzáállást igényel. A fejlesztési szakasz előkészíti a terepet a fejlettebb eszközök és technológiák bevezetéséhez. A közös vállalkozás feladata a fejlődés koordinálása és strukturálása, a túlságosan is szerteágazó kutatási erőfeszítések összefogása,

valamint a folyamatban lévő projektek figyelemmel kísérése a SESAR megvalósulása szempontjából. Tevékenységébe harmadik országok is bekapcsolódhatnak.

A SESAR által hozzáadott valós érték a végrehajtás során lesz nyilvánvaló, amikor a felügyeleti hatóságok valamilyen koordinációs struktúrájának támogatásával az európai szinten validált SESAR-termékek alkalmazásra kerülnek a Közösség jogi keretében összehangolt módon. Mindez összhangot teremt mind a léginavigációs szolgáltatók, mind a légtérfelhasználók által használt berendezések között, és felgyorsítja a technológiai előrelépést.

A technológiatelepítés folyamatához erős, a tevékenység jellegének megfelelő, a légiközlekedésben részt vevő összes érintett fél érdekeit kiegyensúlyozottan szem előtt tartó igazgatási struktúrára van szükség. A Bizottság meg fogja tenni javaslatait erre a struktúrára vonatkozóan.

8. NEGYEDIK PILLÉR: A FÖLDI KAPACITÁSOK KEZELÉSE

Az Európai Parlament²¹ és a Tanács²² jóváhagyta az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési tervet²³.

A repülőterek kapacitásának vonatkozásában végre kell hajtani a szükséges beruházásokat. A légi közlekedés iránti növekvő igény kielégítésére a repülőterek kapacitását továbbra is hozzá kell igazítani az ATM-kapacitáshoz a hálózat általános hatékonyságának megőrzése céljából. A cselekvési terv több olyan intézkedést is tartalmaz, amelyek a biztonsági és környezetvédelmi normák javításával egyidejűleg fokozzák repülőtéri infrastruktúrák teljesítményét és optimalizálják azok tervezését.

8.1. A meglévő infrastruktúrák optimálisabb kihasználása

A SESAR-hoz kötődő új technológiák fokozni fogják a repülőtéri műveletek biztonságosságát és hatékonyságát. Ezen kívül a Bizottság intézkedéseket fog javasolni a repülőtéri résidók és a repülési tervek közötti következetes kapcsolat biztosítására.

8.2. Javuló infrastruktúra-tervezés

A gazdasági és környezetvédelmi korlátok, valamint az új infrastruktúra bevezetési idejének hosszúsága miatt elsőként a meglévő kapacitások optimális kihasználását kell szorgalmazni.

A **környezetvédelmi** korlátok fokozottabb figyelembevételére érdekében egyidejűleg kell elvégezni a területfelhasználás-tervezést és a hosszú távú repülőtér-tervezést. E célból a Bizottság külön javaslatot fog tenni az EU repülőtereire vonatkozó zajvédelmi szabályozás szigorítására.²⁴

8.3. Az intermodalitás elősegítése és a repülőterek megközelíthetőségének javítása

A repülőterek zsúfoltsága és a szigorú biztonsági ellenőrzés miatt a nagysebességű vonatok egyre versenyképesebbeké válnak. Ugyanakkor a repülőterek profitálhatnak a nagysebességű vonatok közlekedését biztosító vasúthálózat gyors fejlődéséből. A vasúti és közúti hálózattervezéssel való szoros koordináció alacsony költséggel biztosítaná az **egymást valóban kiegészítő közlekedési hálózatok** tervezését és építését.

²¹ 2007. október 11-i európai parlamenti állásfoglalás.

²² 2007. október 2-i tanácsi következtetés.

²³ COM(2006) 819, 2007.1.24.

²⁴ A Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló, 2002. március 26-i 2002/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv.

8.4. Repülőtéri kapacitások közösségi megfigyelőközpontja

A Bizottság megfigyelőközpontot létesít tagállamok, illetékes hatóságok és más érdekelttek részvételével a repülőtérkapacitással kapcsolatos általános adatok és információk cseréjére és nyomon követésére. A megfigyelőközpont, amely várhatóan 2008 közepén kezdi meg a munkáját, alkalmas fórum lesz a jogosult felek véleményeinek ismertetésére és megvitatására. Alkalmas lesz továbbá olyan kiegyensúlyozott és konszolidált állásfoglalások kialakítására, amelyek **a Bizottság munkáját segítik** a közösségi repülőterek kapacitásának fejlesztésében és hasznosításában. A megfigyelőközpont segítséget nyújt hálózatkezelési feladatok terén is.

9. KÖVETKEZMÉNYEK A EUROCONTROLRA NÉZVE

A szabályozási rendszer és az ATM bizonyos központi hálózati feladatainak elvégzése továbbra is kormányközi megállapodások tárgyát képezi. Kormányközi szabályozás azonban nem alkalmas azonos és a légi közlekedés megfelelő működését lehetővé tevő feltételek biztosítására, mert előírásai nem érvényesíthetők.

A Eurocontrol jelenleg hozzájárul a hálózatkezelési feladatok egy részének ellátásához. A szervezet belső megújulása révén igazgatási rendszerének összhangba kell kerülnie az egységes európai égbolt kezdeményezéssel, tekintettel i. a hálózati feladatokkal kapcsolatos követelményeknek való megfelelésre és ii. az ágazat – közös közlekedéspolitikával összhangban történő – intenzívebb bevonására.

Egy ilyen reformot követően a Bizottság – közlekedéspolitikai céljai megvalósítása érdekében – megerősítené együttműködését a Eurocontrollal. Az első lépés ehhez egy keretmegállapodás lenne, amely figyelembe veszi a szervezet összeurópai jellegét.

10. KÖVETKEZTETÉS: ÚTBAN AZ EGYSÉGES EURÓPAI ÉGBOLT 2012-ES MEGVALÓSULÁSA FELÉ

Az európai polgároknak joguk van egy maximális teljesítményt nyújtó légiközlekedési rendszerhez. Ehhez olyan **közösségi szabályozási keretre** van szükség, amely helyettesíti az áthagyományozott, egymást átfedő szabályozási struktúrákat, és kiterjed valamennyi repülési fázisra a légiközlekedési **hálózaton** belül. Itt az ideje, hogy felkészüljünk a jövőre.