

## LÉGI KÖZLEKEDÉS

- Az Egységes Európai Égbolt célja az európai légtér töredezettségének megszüntetése. Kiterjed az Európai Unió államaira, valamint harmadik európai országokra is (pl. Norvégia, Svájc).
- A program keretében Európa légterét kilenc regionális légtérblokkra osztották.
- Az Egységes Európai Égbolt programban a hálózatkezelő szerepet az Eurocontrol (kormányközi szervezet) tölti be.
- Magyarországon a légügyi hatósági feladatokat a Légügyi Hivatal látja el, a légiforgalmi szolgálatot pedig a HungaroControl.

### Fogalmak:

- **Funkcionális légtérblokk:** működési követelményeken alapuló, az államhatároktól függetlenül kialakított olyan légtérblokk, ahol a légiradár- és a kapcsolódó tevékenységek teljesítményalapúak és optimalizáltak
- **Rugalmas légtér:** a légtér egységes egésznek tekintendő, nem csak polgári vagy katonai légtérnek.
- **Korlátozások nélküli, szabad légtérhasználat:** az ország légterében a ki- és belépési pontok között a lehető legrövidebb egyenesen, szabadon közlekedhetnek a repülőgépek.

*A Kormány [T/12591.](#) számon nyújtotta be a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításáról szóló javaslatát, mely kapcsolódik az Egységes Európai Égbolt programhoz. Az Infojegyzet áttekintést ad az Egységes Európai Égbolt kialakítása érdekében tett uniós és hazai lépésekről.*

### Az Egységes Európai Égbolt

A nemzetközi polgári repülésről szóló **Chicagói Egyezmény** (1944, Magyarországon az [1971. évi 25. törvényerejű rendelet](#) hirdette ki) értelmében az államok korlátlan szuverenitással rendelkeznek a területük feletti légtérben. Két ország viszonylatában az érvényes légi közlekedési szabályokat bilaterális szerződésekkel szabályozhatják (Kende, 2015). A légtér ily módon kialakult töredezettsége, valamint a megnövekedett nemzetközi légi forgalom miatt a járatok nem feltétlenül a legoptimálisabb útvonalakon közlekedtek (Sztrunga, 2011). Ez sok esetben mind távolságban mind időtartamban hosszabb utakat, valamint késéseket okozott. A megnövekedett késések miatt a Bizottság 1999-ben közleményt fogadott el ([COM\(1999\) 614 final](#)), melyben javasolta a légi közlekedés megreformálását, az **Egységes Európai Égbolt** létrehozását (Angyal, 2011). Az Európai Tanács és az Európai Parlament 2004-ben elfogadta az egységes légtér kialakításával kapcsolatos első jogszabálycsomagot (Single European Sky, SES I.), mely a következő dokumentumokat foglalja magában:

- Az Európai Parlament és a Tanács [549/2004/EK rendelete](#) ("keretrendelet"),
- Az Európai Parlament és a Tanács [550/2004/EK rendelete](#) ("légi navigációs-szolgálati rendelet"),
- Az Európai Parlament és a Tanács [551/2004/EK rendelete](#) ("légtérrendelet"),
- Az Európai Parlament és a Tanács [552/2004/EK rendelete](#) ("átjárhatósági rendelet").

A keretrendelet célja a légi közlekedés biztonságának, a légiforgalmi- és a légi navigációs szolgáltatások hatékonyságának növelése (Angyal, 2011). Az Egységes Európai Égbolt program előírja a funkcionális légtérblokkok kialakítását, valamint a rugalmas légtérfelhasználás elvének alkalmazását. A **rugalmas légtérfelhasználás** az Eurocontrol (Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért) által kidolgozott légtér-gazdálkodási koncepció, ami egy olyan rugalmas európai légtér megvalósítását irányozza elő, mely egységes egésznek tekintendő, és nem csak katonai vagy polgári légtérnek. Az Európai Unió tagállamok ezért nyilatkozatot tettek a polgári-katonai együttműködés javításáról ([HL L 96](#), 2004. március 31.).

A rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó szabályokat a [2150/2005/EK rendelet](#) tartalmazza (3. cikk, Alapelvek):

- polgári és katonai hatóságok közötti koordináció;
- légtér-gazdálkodás, légiforgalmi áramlás-szervezés és légiforgalmi szolgáltatások közötti következetesség;
- a kizárólagos vagy speciális légtérlefoglalás csak ideiglenessége, ami csak tényleges felhasználáson alapuló korlátozott időtartamra vonatkozik;
- a több országot érintő rugalmas légtérfelhasználás érdekében kialakított tagállami együttműködés;
- a rendelkezésre álló légteret a lehető legjobb módon történő kihasználása.

2007 szeptemberében az Eurocontrol elfogadta a SESAR ATM (európai légi szolgáltatási) főtervet. A **SESAR projekt** célja, hogy 2020-ra egy hatékony légiforgalmi irányítási struktúra alakuljon ki ([219/2007/EK rendelet](#)).

Az Egységes Európai Égbolt felülvizsgálata 2008-ban került sor, mely eredményeképpen 2009 végén hatályba lépett a SES II. csomag ([1070/2009/EK rendelet](#)). A programba teljesítményalapú mechanizmusokat építettek, az elfogadott rendelet többek között egységesítette a magas légtér osztályozását, rugalmasabbá tette a polgári és katonai légtérhasználatot, valamint előírta a funkcionális légtérblokkok kialakítását (Egységes Európai Égbolt [irányelv](#)).

2014 márciusában az Európai Parlament elfogadta a SES 2+ javaslatot, ami a korábbi prog-

ramcsomag aktualizált változata. A kezdeményezés hét fő területre fókuszál (Európai Bizottság [feljegyzése](#), 2013. 06. 11.):

- biztonság és felügyelet javítása (nemzeti felügyeleti hatóságok függetlensége);
- támogató szolgáltatások;
- ügyfélközpontság növelése;
- teljesítményrendszer és teljesítmény felülvizsgálati szerv;
- rugalmasabb és teljesítményorientáltabb funkcionális légtérblokkok;
- a hálózatkezelő (Eurocontrol) szerepének megerősítése;
- az [EASA](#) (Európai Repülésbiztonsági Ügynökség), az Eurocontrol és az intézményi környezet összehangolása.

A projekt lezárására várhatóan 2030-2035-ben kerül sor.

### **Funkcionális légtérblokkok (FABs)**

A funkcionális légtérblokkok (FABs, Functional Airspace Blocks) olyan működési követelményeken alapuló légtérblokkok, melyek a korábbi államhatárokhoz igazodó rendszerrel ellentétben az európai légteret regionális egységekbe sorolják a hatékonyabb üzemeltetés biztosítása érdekében.

Az [1070/2009/EK rendelet](#) célja a korábbi 67, nemzeti határokon alapuló légtérblokk újraszervezése, kilenc funkcionális légtérblokk kialakítása (határidő: 2012. december 4.) A kialakított funkcionális légtérblokkok a következők (Eurocontrol [honlapja](#)):

- NEFAB (North European FAB): Észtorország, Finnország, Lettország, Norvégia;
- NUAC: Dánia, Svédország;
- UK-IR FAB: Egyesült Királyság, Írország;

### ***Az Egységes Európai Égbolt megvalósításától várt eredmények:***

- az európai légtér felaprózottságának csökkentése,
- légtérkapacitás növelése,
- léginavigációs és légiforgalmi szolgáltatások hatékonyságának növelése,
- rövidebb repülési távolságok,
- kevesebb késés,
- rövidebb repülési idő,
- alacsonyabb repülési költségek,
- alacsonyabb káros anyag kibocsátás.

(Európai Parlament [honlapja](#))

- SW FAB (South West FAB): Portugália, Spanyolország;
- Blue MED: Olaszország, Málta, Görögország, Ciprus (megfigyelő: Egyiptom, Tunézia, Albánia, Jordánia)
- FAB EC (FAB Europe Central): Franciaország, Németország, Belgium, Hollandia, Luxemburg, Svájc;
- FAB CE (FAB Central Europe): Csehország, Szlovákia, Ausztria, Magyarország, Horvátország, Szlovénia, Bosznia-Hercegovina;
- Danube: Bulgária, Románia;
- Baltic FAB: Lengyelország, Litvánia.

### TELJESÍTMÉNYCÉLOK

Az Egységes Európai Égbolt megvalósulásának nyomon követése és értékelése céljából az Európai Bizottság négy fő területen teljesítménycélokat határoz meg: **biztonság, költség-hatékonyság, kapacitás, környezet.**

#### Első referencia-időszak (2012-2014)

Az első referencia-időszak (2012-2014) eredményeit a Bizottság [COM\(2015\) 663 final](#) jelentése tartalmazza. A vizsgált időszakban a biztonság javult (nem történt a légiforgalmi szolgáltatás hibájából fakadó baleset, csökkent a súlyos repülőesemények száma). A kapacitás fejlesztésekor az útvonali légiforgalom-áramlás-szervezéssel (ATFM, Air Traffic Flow Management) kapcsolatos átlagos késések csökkentése a cél.

A késéseket tekintve javulás figyelhető meg, 2013-ban 15 százalékkal csökkentek a késések a megelőző évhez viszonyítva, viszont nem sikerült elérni a célul kitűzött járatonkénti fél perces csökkenést.

A maradék két területen sem sikerült teljesíteni az uniós elvárást. Bár a forgalom alacsonyabb volumene miatt

a léginavigációs szolgálatok csökkentették költségeiket, a teljes útvonali egységköltségek az uniós célkitűzésnél magasabbak voltak. A környezethez kapcsolódó célkitűzés esetén szintén alulteljesítettek a tagországok, az értékelés alapján a légtérfelhasználók a rövidebb útvonalakkal szemben az olcsóbb útvonalakat részesítették előnyben.

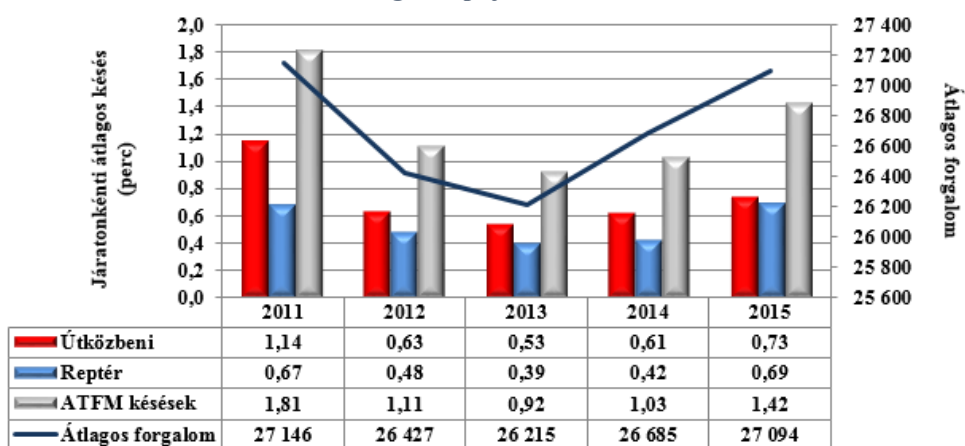
A funkcionális légtérblokkok nem határidőre, hanem az első referencia időszak végére jöttek csak létre. A hozzájuk kapcsolódó légtér és erőforrás optimalizáló célkitűzések nem teljesültek. Ez elégtelenségekhez, valamint évente közel 5 milliárd eurós többletköltséghez vezetett. A légitársaságokra és ügyfelekre áthárított költségek az utazási idő, a késések, valamint a szennyezés megnövekedéséhez vezetett.

#### Második referencia-időszak (2015-2019)

A Bizottság a [2014/132/EU végrehajtási határozatában](#) rögzíti a második referencia-időszak uniós célkitűzéseit (1-4. cikk). A főbb célok 2019-re:

- legalább 2,6%-os átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a teljes röppályán (legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán: 4,1%-os);
- járatonként legfeljebb 0,5 perc mértékű ATFM átlagos késés
- 2009-es reálértéken az útvonali léginavigációs szolgálatokra megállapított egységköltségek átlaga 49,10 EUR.

1. ábra: Átlagos napi járatonkénti késés



Forrás: Infoszolg/Eurocontrol (2016): [Annual Network Operations Report 2015](#)

A Bizottság [2016/599 végrehajtási határozat](#) melléklete az egyes FAB-okra vonatkozóan írja elő a kapacitás területén elérendő célokat. A FAB CE (Magyarország ebbe a légtér-blokkba tartozik) esetén a cél a járatonkénti 0,27 perc ATFM késés.

Az [Eurocontrol éves hálózati működésről szóló jelentése](#) alapján bár a 2015-re meghatározott járatonkénti 0,5 perces útközbeni ATFM késési célérték nem valósult meg (2015-ben járatonként 0,73 perc), ez a hasonló forgalmi szintű 2007-es évhez képest szignifikánsan alacsonyabb (1,3 perc). A teljes közlekedési késés értéke 2015-ben járatonként 10,5 perc volt, ami az előző évhez képest növekedést jelent (2014: járatonként 9,7 perc).

A Bizottság [716/2014/EU végrehajtási rendelete](#) 2022. január 1-jei határidővel előírja a 9000 méter feletti szabad légtérhasználat bevezetését. 2015 végére 6 körzeti irányító központ (ACC) teljes mértékben bevezette a szabad légtérhasználatot, 6 ACC az éjszakai szabad légtérhasználatot, 14 ACC pedig a közvetlen útvonalat.

## MAGYARORSZÁG

Magyarországon a légi közlekedés átfogó szabályozását a légiközlekedésről szóló [1995. évi XCVII. törvény](#) adja, melyet több kapcsolódó

jogszabály egészít ki. Hazánkban a légi közlekedés hatósági feladatait az NKH (Nemzeti Közlekedési Hatóság) **Légügyi Hivatala** látja el, melynek elektronikus ügyintézési felülete 2015 végén indult el. A **HungaroControl** mint polgári-katonai nemzeti szolgáltató a magyar légtérben a légiforgalmi irányító szolgálatért felel. Magyarország Európában elsőként, 2015. február 5-én törölte el a légi útvonalhálózatot és tette lehetővé a rugalmas légtérhasználatot (**HUFRA**, Hungarian Free Route). 2015. augusztusa óta működik a **N-FRAB** (Night Free Route Airspace Budapest/Bukarest), mely Magyarország és Románia együttműködése által létrejött első közép-európai határokon átnyúló közös szabad légtér. A két ország közösen működtetett szabad légtérhasználatát éjfélről reggel 6 óráig 3050 és 20100 méter magassági értékek között vehető igénybe. A rugalmas légtérfelhasználási elv tényleges alkalmazása érdekében a HungaroControl [honlapján](#) minden nap, 24 órás periódusban közzéteszi a légtérfelhasználási tervet. A Web Alapú Légitforgalmi Tájékoztató Elektronikus Rendszer (**WALTER**) 2015 februárja óta működik. A nyilvános tájékoztató [oldalán](#), Budapest vonzáskörzetén belül kérhetőek le adott időpontra vonatkozóan a légi járművek adatai.

### Források:

- [1995. évi XCVII. törvény](#) a légiközlekedésről
- Eurocontrol [honlapja](#), HungaroControl [honlapja](#)
- Légügyi Hivatal [honlapja](#)
- dr. Angyal Zoltán (2011): *Légiközlekedési jog az Európai Unióban*. Budapest: HVG-ORAC
- Kende Tamás (2015): *Bevezetés az Európai Unió politikáiba*. Budapest: Wolters Kluwer
- Sztrunga Erzsébet (2011): [Légiforgalmi útvonaltervezés az Egységes Európai Légtérben](#)
- Sztrunga Erzsébet (2015): [A légiközlekedés útvonalhatékonyságának fejlesztése az európai légtérben](#). PhD-értekezés. Pécs
- [Infojegyzet 2014/18.](#): A légiközlekedés
- [Infojegyzet 2015/44.](#): Polgári légi közlekedési események jelentése

Készítette: Vajda Adrienn  
Képviselői Információs Szolgálat  
E-mail: [infoszolg@parlament.hu](mailto:infoszolg@parlament.hu)

infoszolg

Internet: [www.parlament.hu/infoszolg](http://www.parlament.hu/infoszolg)  
Intranet: [intra.parlament.hu/infoszolg/](http://intra.parlament.hu/infoszolg/)  
Tel.: (1) 441-4529; (1) 441-6486