

**A Régiók Bizottsága véleménye az egységes európai égbolt II. fázisa**

(2009/C 120/10)

## A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- hangsúlyozza, hogy a légi közlekedésnek mind regionális, mind európai szinten nagy jelentősége van a gazdasági és társadalmi fejlődés, a versenyképesség és a jólét szempontjából,
- fontosnak tartja, hogy az európai szintű teljesítménycélok meghatározásakor vegyék figyelembe a nemzeti és/vagy regionális működési környezetet, mert a forgalmas és a kis forgalmú régiók számára nem célszerű azonos célokat kitűzni. Továbbra is fenn kellene tartani a légi forgalom igazgatását segítő repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot (AFIS), és nem kellene az összes repülőteret kötelezni a légiforgalmi irányító szolgálat (ATC) alkalmazására, mivel ez túl magas költségeket róna a kisebb repülőterekre. Ennek figyelembevételére a nemzeti és/vagy regionális hatóságok a legalkalmasabbak,
- kéri, hogy a közös projektek közlekedési díjakból történő finanszírozásáról szóló javaslatot még pontosítsák egyrészt más lehetséges források felhasználása, másrészt annak tekintetében, hogy az a nemzeti vagy regionális szerv, amelyet a közös projekt szolgál, hogyan vesz részt az erre vonatkozó döntéshozatalban,
- javasolja, hogy a közelség elvét figyelembe véve az EASA-nak adott hatáskört kizárólag a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint hivatásos forgalmat bonyolító repülőterekre korlátozzák,
- úgy véli, hogy a repülőterekre vonatkozó végrehajtási szabályokat a repülőtér összetettségével, valamint tevékenységeinek jellegével és forgalmával arányosan kell kialakítani, kiemelten figyelembe véve a kis forgalmú repülőtereket és az ott dolgozó alkalmazottak számát.

**Előadó:** Lea Saukkonen (FI/EPP), Helsinki városi önkormányzatának póttagja

### Referenciaszöveg

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról

COM(2008) 388 végleges – 2008/0127 (COD)

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

COM(2008) 389 végleges

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról és a 2006/23/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről

COM(2008) 390 végleges – 2008/0128 (COD)

## I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

### A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

#### Bevezetés

(1) hangsúlyozza, hogy a légi közlekedésnek mind regionális, mind európai szinten nagy jelentősége van a gazdasági és társadalmi fejlődés, a versenyképesség és a jólét szempontjából. A légi közlekedés gyors és rugalmas kapcsolattartást biztosít az egyes európai régiók között és a világ többi részével;

(2) meggyőződése, hogy az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének növelése jelentős gazdasági előnyökkel jár, ugyanakkor rugalmasabbá és biztonságosabbá is teszi a közlekedést, miközben nagyobb figyelem hárul a környezetvédelmi kérdésekre és az éghajlatváltozáshoz kapcsolódó kihívásokra is;

(3) hangsúlyozza, hogy a nemzeti hatóságok együttműködési képességét és lehetőségeit fejleszteni és javítani kell, hogy egyazon funkcionális légtérblokkon (FAB) belül hatékony egységként tudjanak működni, betartva ugyanakkor a közösen elfogadott uniós szabályozást;

(4) megismétli egyrészt azt az álláspontját, hogy a regionális repülőtereket olyan pozitív tényezőknak kell tekinteni, amelyek kiemelten fontosak az adott régió és település gazdasági életének fejlesztéséhez, másrészt azt, hogy az Unió bővítése növeli a légi közlekedés társadalmi és gazdasági jelentőségét <sup>(1)</sup>.

(5) felhívja az Európai Bizottság figyelmét arra, hogy az európai repülőterek igen különbözőek. Az európai nagyvárosok repülőtereit a ritkán lakott peremterületeken és a szigetvidékeken található repülőterekkel összehasonlítva mind a forgalomirányítási, mind pedig a biztonsági követelmények nagyban eltérnek egymástól.

#### Általános megjegyzések

(6) megjegyzi, hogy az egységes európai égboltra vonatkozó módosítási javaslat egy nagyobb csomag részét képezi, amelybe

beletartozik még az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) hatásköreinek a légiforgalmi szolgáltatásokra (ATM), a léginavigációs szolgáltatásokra (ANS) és a repülőterekre történő kiterjesztése is;

(7) megjegyzi, hogy a rendeletcsomag célja a légi közlekedés hatékonyabbá tétele oly módon, hogy a nemzeti határok vagy korlátozások ne akadályozzák a lehető leghatékonyabb légtérhasználatot vagy más tevékenységeket;

(8) megjegyzi, hogy a javaslat a légi közlekedés szabályozási keretének jövőjével foglalkozó magas szintű csoport jelentésén és az Eurocontrol teljesítményértékelő bizottságának A funkcionális légtérblokkokra irányuló kezdeményezések, valamint ezek teljesítménynövelésben betöltött szerepének értékelése c. jelentésén alapul;

(9) megjegyzi, hogy a javaslat háttérében az áll, hogy az Európai Bizottság értékelése szerint a jelenlegi európai ATM-rendszer lassan eléri teljesítőképességének határait. Ennek a problémának a fő oka a hálózati szintű megközelítés hiánya, a piac részben még mindig fennálló túlszabályozása, a légiforgalmi irányítók szabad mozgásának hiánya a munkaerőpiacon és a légiforgalmi szolgáltatások intézményi mechanizmusai;

(10) elismeri, hogy az egységes európai égbolt működését hatékonyabbá tenni a teljesítmény szabályozása, egy egységes biztonsági keretszabályozás, új technológiák bevezetése és a repülőterek kapacitásának kezelése;

(11) elismeri, hogy a légi közlekedés fenntartható fejlődése alapvetően megfelelően és az egységes égbolt megteremtése érdekében az ATM-et és az ANS-t úgy kell fejleszteni, hogy megfeleljenek a felhasználók igényeinek;

(12) helyesli, hogy az átfedéseket tartalmazó szabályozási struktúra helyett olyan közösségi szabályozási keretet alakítsanak ki, amely a légiközlekedési hálózaton belül valamennyi repülési fázisra kiterjed;

<sup>(1)</sup> CdR 76/2005 és CdR 63/2004.

(13) helyesli, hogy a légtér-gazdálkodási rendszer teljesítményét a biztonsági szempontokat is figyelembe véve fejlesztik, ami a légtérhasználók érdekét szolgálja;

(14) üdvözlí, hogy a légiközlekedési rendszer fejlesztése során figyelembe veszik a környezeti szempontokat, így a légi közlekedésnek a regionális gazdasági életre gyakorolt kedvező hatásai kiegyensúlyozott módon összeegyeztethetők a környezetvédelmi szükségletekkel;

(15) helyesli, hogy a funkcionális légtérblokkok meghatározását úgy módosítják, hogy nagyobb hangsúlyt kap a szolgáltatás teljesítménye, ezáltal jobban és megfelelően meg lehet hálósítani a rendelet célkitűzéseit, figyelembe véve az egyes régiók szükségleteit;

(16) megalapozottnak tartja az ATM-főtervet (ATM Master Plan), amely a működés fejlesztését vezérlő dokumentum lenne, és amelynek keretében a légiközlekedési szolgáltatási hálózat részeként a regionális repülőterek működését is fejleszteni lehetne;

(17) fontosnak tartja a teljesítményszabályozás bevezetését. Ez magában foglalná a közösségi szintű teljesítménymutatásokat, a léginavigációs és hálózati tevékenységek rendszeres értékelését, valamint az összes érintett fél től való adatgyűjtéshez kapcsolódó eljárásokat;

(18) hangsúlyozza, hogy a kötelező teljesítménycélok meghatározásakor figyelembe kell venni a nemzeti vagy regionális szinten elkészítendő teljesítménytervek kidolgozását és elfogadását. Helyesebb volna, ha közösségi szinten csak általános célokat tűznének ki, amelyeket nemzeti vagy regionális szinten pontosítanának;

(19) úgy véli, hogy a felügyeleti hatóságok függetlenségének követelménye helyes megközelítést képvisel;

(20) helyesli azt a követelményt, hogy a tagállamok nem utasíthatják vissza egy légiközlekedési szolgáltató kijelölését arra hivatkozva, hogy a nemzeti jogszabályok nemzeti tulajdonra vagy a telephelyre vonatkozó követelményeket írják elő;

(21) úgy véli, hogy a funkcionális légtérblokkok 2012-ig történő kialakítása kihívást jelent, de megvalósítható. Ehhez azonban a tagállamok, a nemzeti felügyeleti hatóságok, a szolgáltatók és a repülőterek szoros együttműködése szükséges;

(22) úgy véli, hogy a szolgáltatók pénzügyi adatainak részletes lebontása és a regionális légiforgalmi irányítási és a repülőtéri léginavigációs szolgáltatások közötti keresztfinanszírozás megakadályozása növeli a díjszabási rendszerek átláthatóságát;

(23) úgy véli, hogy a közlekedési díjak elkövetkező évekre vonatkozó becslése a léginavigációs szolgáltatások hosszabb távú tervezésének részét képezi. A díjak több évre történő kiszabására vonatkozó javaslat elősegítheti a légtérhasználók saját tevékenységeinek megtervezését, mivel ez eligazítást nyújt nekik az elkövetkező években várható költségekről;

(24) felhívja a figyelmet arra a javaslatra, amely szerint az Európai Bizottság legfeljebb négy éven belül jelentést nyújt be, és adott esetben javaslatot tesz a piaci alapelvek alkalmazására vonatkozóan a különféle léginavigációs szolgáltatások, azaz a kommunikáció, navigáció, légtérelőírás, meteorológia és légi forgalmi tájékoztatás területén nyújtott szolgáltatások terén. A költséghatékonyság a normális üzleti tevékenység része, szem előtt kell azonban tartani, hogy a kis forgalmú régiókban a léginavigációs szolgáltatásokat nem lehet jövedelmezően és/vagy a versenyt előmozdító módon ellátni;

(25) helyesli azt a javaslatot, hogy a funkcionális légtérblokkok kijelölése ne csak a magaslégtérre korlátozódjon. Az új javaslat jobb lehetőségeket biztosít az egységes európai égbolt megvalósítására és a légi közlekedés akadálytalan működésére;

(26) tudomásul veszi azt a javaslatot, hogy a Közösség és a tagállamok kérjék fel a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO) az egységes európai repüléstájékoztató körzet (Single European Flight Information Region, EFIR) létrehozására és elismerésére. Úgy véli azonban, hogy ez nem sürgős feladat, mivel még nem derült ki, hogy a körzet létrehozásából milyen konkrét előnyök származnának;

(27) úgy véli, hogy célszerű megoldásokra kell törekedni a hálózatirányításhoz kapcsolódó, illetve azt támogató feladatok megszervezésekor és annak értékelésekor, hogy az Eurocontrol szakértelmét hogyan lehet felhasználni a tevékenységek átszervezéséhez;

(28) a légi közlekedés akadálymentes és hatékony működése szempontjából fontosnak tartja a repülési tervek és a repülőtéri résidők közötti összhangról, valamint szükség esetén a szomszédos régiókkal való koordinációról szóló javaslatot;

(29) úgy véli, hogy Európában magas szintű repülésbiztonságot kell garantálni, és kedvezően fogadja az EASA hatáskörének kiterjesztését. Egy egyetlen hivatal által kidolgozott és a Közösség területén mindenhol a lehető legegységesebben alkalmazandó harmonizált szabályzat elő tudná mozdítani a repülésbiztonságot, és csökkenteni tudná a szabályok eltérő alkalmazásából eredő, a légi fuvarozókat és magát a légi közlekedést érintő problémákat;

(30) úgy véli, hogy az EASA hatáskörének kibővítésére vonatkozó javaslat alkalmazási köre túl széles, és aránytalan követelményeket róhat különösen a kis regionális repülőterekre, így megnehezítheti azok működését;

(31) úgy véli, hogy az EASA-nak elsősorban biztonsági kérdésekkel kell foglalkoznia annak érdekében, hogy küldetése egyértelmű maradjon;

(32) megítélése szerint az európai légiközlekedési hálózat lehető legjobb működésének biztosítása és teljesítménycéljainak elérése érdekében a polgári és a katonai repülés együttműködését minden szinten feltétlenül elő kell mozdítani;

## II. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK

(33) fontosnak tartja, hogy az európai szintű teljesítmény-célok meghatározásakor vegyék figyelembe a nemzeti és/vagy regionális működési környezetet, mert a forgalmas és a kis forgalmú régiók számára nem célszerű azonos célokat kitűzni. Továbbra is fenn kellene tartani a légi forgalom igazgatását segítő repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot (AFIS), és nem kellene az összes repülőtérre kötelezni a légiforgalmi irányító szolgálat (ATC) alkalmazására, mivel ez túl magas költségeket róna a kisebb repülőterekre. Ennek figyelembevételére a nemzeti és/vagy regionális hatóságok a legalkalmasabbak;

(34) megítélése szerint a teljesítményszint értékeléséhez szükséges információkat a többi, már létező jelentéstételi gyakorlattal együtt kellene összegyűjteni;

(35) fontosnak tartja, hogy a szolgáltatóknak az egyes szolgáltatásokkal kapcsolatos bevételeit és kiadásait az átláthatóság biztosítása érdekében a szolgáltató saját számviteli gyakorlatának megfelelően lehessen bemutatni, amennyiben létezik ilyen;

(36) kéri, hogy a közös projektek közlekedési díjából történő finanszírozásáról szóló javaslatot még pontosítsák egyrészt más lehetséges források felhasználása, másrészt annak tekintetében, hogy az a nemzeti vagy regionális szerv, amelyet a közös projekt szolgál, hogyan vesz részt az erre vonatkozó döntéshozatalban;

(37) szükségesnek tartja a díjszabási rendszer tervezett módosításainak tisztázását, nevezetesen azt, hogy hogyan szabják meg több évre a közlekedési díjakat, és hogy az üzleti elven működő szolgáltatók hogyan tudják az üzletkockázatkezelés részeként előrevetíteni a bér- és üzemeltetési költségekben a szerződés időtartama alatt beálló változásokat. Egy ilyesfajta értékelés elvégzésére a nemzeti és/vagy regionális szint a legalkalmasabb;

(38) javasolja, hogy pontosabban ismertessék a működési szempontból fontos hálózatirányítást és a hozzá kapcsolódó tevékenységeket: a jelenlegi javaslatban csak egészen általános említést tesznek róluk. Ily módon ezek hatásait jobban fel lehetne mérni, csakúgy, mint azt, hogy az irányítási struktúrák reformjának szempontjából a légtérhasználók és a léginnavigációs szolgáltatók miként vehetnek részt megfelelően az őket érintő kérdésekkel kapcsolatos döntéshozatalban;

(39) javasolja, hogy a közelség elvét figyelembe véve az EASA-nak adott hatáskört kizárólag a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint hivatásos forgalmat bonyolító repülőterekre korlátozzák;

(40) úgy véli, hogy a repülőterekre vonatkozó végrehajtási szabályokat a repülőtér összetettségével, valamint tevékenységeinek jellegével és forgalmával arányosan kell kialakítani, kiemelten figyelembe véve a kis forgalmú repülőtereket és az ott dolgozó alkalmazottak számát;

(41) fontosnak tartja, hogy az EASA hatáskörének kiterjesztését érintő javaslat szempontjából a megfelelő szabályozás kialakítása érdekében:

— ellenőrizték, hogy az ANS-hez tartozó tevékenységek megfeleljenek az ICAO előírásainak,

— gondoskodjanak arról, hogy az EASA hatáskörével kapcsolatos rendeletmódosító javaslatban és az egységes európai égboltról szóló rendeletekben ne legyenek sem átfedések, sem pedig kettős eljárások például a működési engedélyeket illetően,

— gondoskodjanak elegendő átmeneti rendelkezésekről vagy egyéb eszközökről annak biztosításához, hogy a hatályon kívül helyezésre javasolt, a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről szóló 2006/23/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint kiadott engedélyek az új rendelet hatálybalépését követően is érvényesek legyenek,

— a rendelet alkalmazási körébe tartozó repülőtéri felszerelések meghatározását pontosítsák úgy, hogy az csak a repülésbiztonsággal kapcsolatos felszerelésekre korlátozódjon,

— azt a repülőtér-üzemeltetők számára előírt követelményt, hogy „össze kell állítani és naprakészen kell tartani a repülőtérre és a rendelkezésre álló szolgáltatásokra vonatkozó adatokat”, pontosítsák úgy, hogy az csak a repülőszemélyzet számára alapvető adatokra korlátozódjon,

— az üzemanyaggal való ellátást érintő eljárások alkalmazásának igazolására vonatkozó javasolt követelményt módosítsák úgy, hogy a repülőtér üzemeltetője elé ne állítsanak a hatóságok hatáskörébe tartozó ellenőrzési feladatokat.

Kelt Brüsszelben, 2009. február 12-én.

a Régiók Bizottsága  
elnöke

Luc VAN DEN BRANDE