

REPÜLŐTÉRI RÉSIDŐ

- **Résidő:** a rendelkezésre álló menetrendszerű érkezési vagy indulási idő, vagy az az időpont, amelyet egy légi jármű mozgására meghatározott napra kijelöltek egy koordinált repülőtéren.
- **Koordinált repülőtér:** bármely olyan repülőtér, ahol a leszálláshoz vagy a felszálláshoz a légifuvarozónak, vagy bármely más légi jármű-üzembentartónak a koordinátor által számára kiosztott résidővel kell rendelkeznie, az állami légi járatok, kényszerleszállások és humanitárius célú légi járatok kivételével.
- Magyarország egyetlen koordinált repülőtere a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér
- **Történeti jog:** előző menetrendi periódusban már résidővel rendelkező légitársaságnak ugyanazt a résidőt kell biztosítani a következő menetrendi periódusokban, mint az előzőben, amennyiben azt a légitársaság meghatározott mértékben (80%-ban) kihasználta.
- A résidő-kiosztás szabályait Magyarországon a [5/2000. \(III. 10.\) KHVM rendelet](#) az európai uniós jognak megfelelően szabályozza.
- A résidőkkel való viszály és a pazarlás jelentős problémát jelent a kapacitáshiánnyal küzdő repülőterek számára.

Az új koronavírus-járvány miatt nehéz helyzetbe került légitársaságok támogatása érdekében az Európai Unió ideiglenesen mentesíti a légitársaságokat az uniós jog szerinti résidő-használati kötelezettségeik alól. Az Infojegyzet bemutatja a résidő jelenlegi szabályozását és gyakorlatát és az ezzel kapcsolatos kritikákat.

A repülőtéri résidő

A **repülőtéri résidő (slot)** egy adott napon, adott időpontra szóló, koordinátor által adott engedély, amely hozzáférést biztosít a repülőtér infrastruktúrájához a repülőgép menetrendszerinti érkezési és indulása ideje között. A résidő szabályozása globálisan a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség ([IATA](#)) [iránymutatásain](#) alapul.

A **résidő-kiosztás** szabályozása csak a kapacitáshiánnyal küzdő repülőterek esetén szükséges. A jelenlegi szabályok szerint a repülőtéri résidőket **független koordinátorok** osztják ki a nyári vagy téli menetrendi időszakokra. A kiosztás típusa piaci, adminisztratív vagy vegyes lehet. A kiosztás egyik legfontosabb alapja az úgynevezett **"történeti jogok"** ("szerzett jogok", "nagyapa jogok", "történeti résidők" vagy **"80–20 szabály"**), azaz a légitársaságoknak a résidők megtartása és a következő megfelelő évszakban történő megőrzése érdekében a részükre kiosztott résidők legalább **80%-át** fel kell használniuk. Ellenkező esetben a résidők újra osztásra visszakerülnek a **résidő-alapba** („használd vagy elveszíted”).

A történeti jog miatt a zsúfolt és egyben fontos repülőterekre a légitársaságok akár veszteségesen is üzemeltetnek járatot, hogy ne veszítsék el résidejüket. Ezek a **"szellemjáratok"** sok esetben akár utas nélkül is repülnek, ugyanakkor óriási és felesleges környezeti terhelést (karbonkibocsátás, zajterhelés) okoznak.

Különösen igaz ez a légiközlekedést is súlyosan érintő háborús krízisek, járványok idejére, amikor drasztikusan visszaeshet az utasok száma.

UNIÓS SZABÁLYOZÁS

Az Európai Közösség először **1993-ban** szabályozta a repülőtéri résidőt az IATA iránymutatásait figyelembe véve. A szabályozás fő célja a repülőtéri infrastruktúrához való egyenlő hozzáférés biztosítása, a résidők méltányos, megkülönböztetésmentes és átlátható módon való elosztása.

A [95/93/EGK rendelet](#) szerint résidőket **adminisztratív** úton osztják ki. A résidőkiosztást alkalmazó repülőtereken résidő-alapot kell létrehozni, amely tartalmazza az újonnan létrehozott, fel nem használt, visszaadott vagy egyéb résidőket. A fel nem használt résidőket vissza kell vonni a résidő-alapba, kivéve például, ha a fel nem használatot egy légi jármű-

típus letiltásával, repülőtér vagy légtér lezárásával, vagy más vis maior eseménnyel lehet indokolni.

Az Unióban is a 80–20 szabályt alkalmazzák. Amennyiben a fuvarozó nem éri el a küszöbértéket, a résidók visszakerülnek a résidóalapba. E résidók 50%-át először az új belépőknek osztják ki, kivéve, ha kevesebbet kérelmeztek.

A résidókat a légi fuvarozók egymás között szabadon elcserélhetik, vagy átruházhatják, rendelet azonban nem rendelkezik egyértelműen arról, hogy a csere történhet-e ráfizetés mellett. Ennek hatására még az Európai Unión belül is ellentmondásos gyakorlatok alakultak ki. A 2004-es módosítás többek között épp ezért tovább finomította a résidók mobilitására vonatkozó cikket ([793/2004/EK rendelet](#)).

Az európai és egyben uniós szabályozás további korszerűsítése várat magára. Az alaprendelet megszületése óta **teljesen átalakult a légiközlekedési piac**: megtörtént az európai légiipar liberalizációja, megjelentek a low-cost ("fapados") légitársaságok, valamint a globális szövetségek. A low-cost társaságok is megjelentek azokon a csomóponti reptereken, amelyek már így is zsúfoltak. Európában rengeteg szabad kapacitás nélküli túltelített reptér van, de a repülőtéri infrastruktúra alig növekedik. A **repülőterek** ugyanakkor versenyképes, privatizált, önfinanszírozó vállalkozásként a saját útvonalhálózatuk és a diverzifikált légitársaság-portfóliójuk, valamint működési hatékonyságuk és fenntarthatóságuk fejlesztésére koncentrálnak ([ACI 2020](#)).

A jelenlegi rendszerben az elsődleges kiosztásnál kapott **résidók ingyenesek**, így megtartásának és adott esetben nem hatékony felhasználásának nincsenek pénzbeli költségei. Potenciális új belépők adott esetben meg sem tudnak jelenni a repülőtéren elcserélhető résidóval, míg alacsonyabb értékű járatokat esetleg előnyben részesíthet az adminisztratív rendszer. A résidók ráadásul nem generálnak jövedelmet a repülőtér számára, így nem ösztönöz a repülőterek bővítésére.

Az adminisztratív típusú kiosztás esetén nincsen mód arra, hogy az elosztás piaci alapon

történjen, és az egyes résidók ahhoz kerüljenek, amely azt a legtöbbre értékeli. A történeti résidókiosztás esetén, *"még ha a kiinduló helyzet meg is felelt a hatékonysági kritériumnak, valószínűtlen, hogy minden esetben ugyanazok maradnak a leghatékonyabb felhasználók."* ([Nagy 2012](#)).

A Bizottság 2008-as közleménye ([COM/2008/0227](#)) szerint többek között, több zsúfolt repülőtér esetében a légi fuvarozók *"anyagi vagy egyéb megfontolásból cserélnek el résidókat"*, amely gyakorlat nem biztos, hogy összeegyeztethető az alaprendelettel, ezért figyelemmel kísérik a gyakorlatot és adott esetben javaslatokat fognak betervezni, tekintettel arra, hogy egyéb pontokban is eltérő gyakorlatokat tapasztaltak.

2011-ben a Bizottság **javaslatot** ([COM/2011/0827](#)) nyújtott be a **rendelet korszerűsítésére**, amelynek célja a *„résidő-kiosztási és -felhasználási mechanizmusok megerősítése és hatékony alkalmazásuk biztosítása, a „tisztességes verseny előmozdítása, valamint a piaci szereplők közötti versenyképesség ösztönzése.”* A javaslat erősítette volna a **koordinációs folyamat függetlenségét és átláthatóságát**. Emellett kapcsolatot létesített volna az **egységes európai égbolttal** a hálózatok hatékonyabb működése érdekében. A verseny fokozása érdekében bővítenék az új belépők fogalmát is.

A Bizottság három intézkedéscsomag közül azt terjesztette be, amelyik több piaci mechanizmust engedne a működésbe és szigorúbban szabályozná a „történeti jogokat”. Akkori becslések szerint ezzel évente 1,6%-kal lehetett volna növelni a szállított utasok számát, a jelenlegi infrastruktúra mellett. A javaslat kimondottan lehetővé tenné a társaságok számára a **résidók kereskedelmének másodlagos piacát**. A történeti résidók szabályát **85–15-re** módosították volna. Lehetővé válna, hogy a résidókat a résidó-alapba késedelmesen visszatérő társaságokat – mivel felhasználás nélkül foglalták le a repülőtéri infrastruktúrát – a repülőtéri illetek rendszerén keresztül **szankcionálják**.

A Tanács 2013 óta blokkolja a javaslatot, miközben felülvizsgálatot szükségessé tevő piaci körülmények fennmaradtak és még súlyosbodtak is ([ACI 2020](#)).

Az [ACI Europe](#) (Repülőterek Nemzetközi Tanácsának európai tagozata) 2020 januárjában jelentette meg [javaslatait](#) a szerintük elavult résidő-szabályozás átfogó reformjáról a hatékonyabb működés és verseny érdekében.

Elvárásaik:

- nagyobb figyelmet kell fordítani a repülőterek és régióik stratégiai céljaira a résidők kiosztása során;
- fokozott átláthatóság, különösen a résidőkiosztásról szóló döntésekkel kapcsolatban;
- az „új belépő szabály” hatáskörének kibővítése;
- a tagállamok engedélyezési joga a résidők másodlagos kereskedelmére;
- különleges rendelkezések a résidők kiosztására a rendkívül zsúfolt repülőtereken a verseny, a kapacitás optimalizálása és a gazdasági-társadalmi előnyök maximalizálása érdekében;
- a történeti jogok rendszerének megerősítése a sorozat minimális hosszának jobb kiegyensúlyozásával, a vis maior pontos meghatározásával és a minimális felhasználási követelmény fenntartásával;
- „résidő-helyfoglalási rendszer” bevezetése annak érdekében, hogy a légitársaságok időben visszaküldjék a fel nem használt

résidőket az újraelosztáshoz, és így elkerüljék a repülőtér kapacitásának pazarlását és a nem optimális légi összeköttetést.

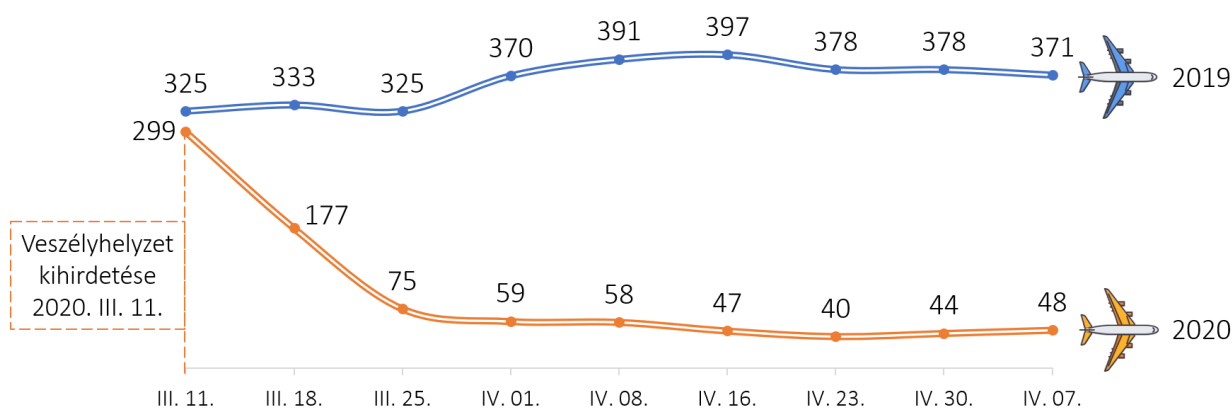
Az ACI szerint úgy kell megváltoztatni a rendeletet, hogy a **résidő nem csak engedély, hanem** a repülőtéri infrastruktúra használatának **kötelezettsége** legyen, amelyet a légitársaság köteles hatékonyan felhasználni.

A COVID-19 JÁRVÁNY HATÁSA

A **COVID-19-járvány súlyos válságot jelent a légi fuvarozók számára:** az érintett országok teljesen vagy részlegesen lezárták reptereiket, felfüggesztették a járatokat, korlátozták a beutazásokat és sorra lemondták a foglalásokat. Ugyanakkor a légi fuvarozóknak tekintettel kell lenniük a résidő-kiosztásra, ha nem akarják elveszíteni a számukra legkedvezőbb résidőket.

Az **IATA** a koronavírus hatása miatt már [március elején](#) világszerte a döntéshozókat a repülőtéri résidők használatának azonnali és a 2020-as szezonra történő felfüggesztésére kérte, mivel a légitársaságok így tudnak megfelelő kapacitásszinttel reagálhatni a piaci feltételekre, elkerülve az üres szolgáltatások üzemeltetését a résidők fenntartása érdekében: a légi járművek átcsoportosíthatók más útvonalakra vagy parkolhatók, a személyzeti politika is tervezhető.

1. ábra: A fel- és leszálló gépek száma Magyarországon, 2019-2020 azonos napjain



Forrás: [Infoszolg/Eurocontrol](#)

Az Unió rendeletben ([2020/459](#)) ismerte el, hogy a járvány miatt önkéntes vagy kötelező járártörölések szükségesek és jogszerűek voltak, így a **2020. március 1. és október 24. közötti** időszakra kiosztott résidőket úgy tekintik, mintha azokat az a légi fuvarozó használta volna, amelynek eredetileg kiosztották; hasonlóan a 2020. január 23. és február 29. közötti időszakra kiosztott résidőket úgy tekintik, mintha azokat az a légi fuvarozó használta volna fel, amelynek eredetileg kiosztották az Unió és Kína, illetve Hongkong repülőterei között.

A Bizottság felhatalmazást kapott arra is, hogy indokolt esetben ezeket az intézkedéseket kiterjessze a következő téli és nyári szezonnra is.

A járvánnyal összefüggésben történt módosítás **nem példanélküli**: sor került erre [2001. szeptember 11](#)-e után, a [2003-ban](#) a SARS-járvány és az iraki háború miatt, [2009-ben](#) pedig a gazdasági világválság időszakában.

Az ACI Europe április 22-i [jelentése](#) felhívja a figyelmet, hogy a **repülőtársaságok visszaélhetnek a rendelkezéssel**:

- a járvány által nem indokolva, kereskedelmi vagy üzemeltetési okokból törölhetnek járatokat;
- nem adják vissza a résidőket és így akadályozzák azokat a légitársaságokat, amelyek képesek lennének szolgáltatni;

- nem nyújtanak kellő időben információkat a repterek számára, hogy azok hatékonyan méretezhesék működésüket és erőforrásait.

A tapasztalatok alapján Európa-szerte egyes légitársaságok csak 12 órával előbb szólnak a menetrend-változtatásukról, amely ellentétes az eddig gyakorlattal. A jelentések szerint a légitársaságok nem adják vissza a résidőket, és májusra-júniusra teljes menetrendeket jelentettek le, holott sajtónyilatkozataik alapján ez nyilvánvalóan nem fog működni.

A Bizottság kéthetes felmondási időt határozott meg a légitársaságok számára a fel nem használt résidők visszajuttatására a résidőalapba. Az ACI Europe szerint, a légitársaságoknak legalább 4 héttel előre kellene jelezniük járártöréseiket, eltekintve a kivételes körülményektől, hogy a helyreállítási szakaszban a repülőterek működését a tényleges forgalmi szintekhez igazíthatják, és más fuvarozókat vonhassanak be az elvesztett összeköttetések helyreállításához.

Következtetésük szerint a jelenlegi COVID-19-válság újabb bizonyíték arra, hogy sürgősen felül kell vizsgálni a közösségi repülőtereken a résidők kiosztására vonatkozó közös szabályokról szóló 27 éves 95/93/EGK rendeletet.

Források:

- A Tanács [95/93/EGK rendelete](#) (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól
- Javaslat az Európai Parlament és a Tanács Rendelete az Európai Unió repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól [COM/2011/0827](#)
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) [2020/459 rendelete](#) (2020. március 30.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 5/93/EGK tanácsi rendelet módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg)
- Nagy Benedek: A repülőtéri zsúfoltságkezelési módszerek hatékonysága. In: [Közgazdasági Szemle](#), 2012. január. 74–91.
- IATA [Requests Global Suspension Oof Slot Rules Due to Coronavirus](#), 2020. március 2.
- [ACI Europe Position Paper](#) Airport Slot Allocation. January 2020
- [ACI EUROPE WORKING PAPER](#) – “OFF THE GROUND” Report of the WS1 – Market Access – Slot returns. 2020. április 22.

Készítette: Csorba György
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu

infoszolg

Internet: www.parlament.hu/infoszolg
Intranet: intra.parlament.hu/infoszolg/
Telefon: (1) 441-6486