



# Díjszabályzat

**Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc  
Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen  
Működő Részvénytársaság**

**Érvényes: 2026. április 1-től**

A díjszabályzat értelmezése során a magyar szöveg az irányadó és meghatározó.

Budapest Airport Zrt.  
1185 Budapest,  
BUD Nemzetközi Repülőtér

Jóváhagyom:



## Tartalom:

Rövidítések .....	5
Definíciók .....	6
1. Általános rendelkezések .....	9
1.1. A Díjszabályzat jogi háttere .....	9
1.2. A Díjak megállapítása és beszedése .....	9
1.2.1. A Díjak megállapítása .....	9
1.2.2. Konzultációs folyamat .....	9
1.2.3. A Díjak beszedése .....	9
1.2.4. Késedelmes fizetés .....	11
1.2.5. Panaszkezelés .....	12
1.2.6. Irányadó jog .....	12
1.3. A légi jármű tömegének kiszámítása .....	12
1.4. A légi jármű park adatainak benyújtása .....	12
1.5. Minőségi megfelelés .....	13
1.6. Egyebek .....	13
2. Repülőtéri díjak .....	14
2.1. Utasszállító járatok .....	14
2.1.1. Leszállási díj .....	14
2.1.2. Parkolási díj .....	14
2.1.3. Mélyalvási üzemelési díj .....	16
2.1.4. Utaskiszolgálási díj .....	19
2.1.5. Biztonsági díj .....	19
2.1.6. Csomagkezelési díj .....	20
2.1.7. Jegykezelő pultok díja .....	20
2.2. Dedikált cargo járatok .....	20
2.2.1. Leszállási díj .....	20
2.2.2. Parkolási díj .....	21
2.2.3. Mélyalvási üzemelési díj .....	22
3. Forgalomösztönző kedvezményrendszer .....	23
3.1. Utasszállító járatok .....	23
3.1.1. Útvonalhoz kötött kedvezmény rendszer .....	23
3.1.2. Üzemeltetéshez kötött kedvezményrendszer .....	28
3.2. Dedikált cargo járatok .....	31
3.2.1. Új desztinációs kedvezmények .....	32
3.2.2. Frekvencianövelésre adott kedvezmény .....	33
I. melléklet .....	34
A Szabályozott Tevékenységek listája .....	34
II. melléklet .....	35
Az Árplafon .....	35
II.1. Az Árplafon kiszámításának módszere és értéke .....	35
II.2. Az Árplafon lehetséges módosításai .....	36
III. melléklet .....	38
Díjmegállapítás és konzultációs eljárás .....	38
III.1. A konzultációs eljárás általános menetrendje .....	38
III.2. Elvárások .....	38
III.3. A díjak kialakítása .....	38
III.4. A konzultációs eljárásban részt vevő légitársasági képviselők listája .....	39
IV. melléklet .....	42
Előkalkulációs kérelem nyomtatvány .....	42
V. melléklet .....	43
A Szabályozott tevékenységekhez kapcsolódó minőségi megfelelés .....	43

V.1	A Szabályozott Tevékenységekhez kapcsolódó szolgáltatások minőségi szintjének fenntartására vonatkozó pénzügyi ösztönzők rendszere .....	43
V.2	A Repülőtéri infrastruktúra rendelkezésre állására vonatkozó objektív tényezők	43
V.3	Az objektív mérésekre vonatkozó tartalmi követelmények .....	44
V.4	A Repülőtéri infrastruktúra minőségére és az utas/ügyfél elégedettségre vonatkozó szubjektív tényezők (ASQ [airport service quality] elégedettségi felmérés)..	46
V.5	A szolgáltatás minőségével és a biztonság menedzselésével kapcsolatos folyamatok, teljesítmények és célok áttekintése.....	46
VI.	melléklet.....	48
	A Repülőtéri infrastruktúra rendelkezésre állására vonatkozó objektív tényezők és az azoknak megfelelő pénzügyi hatás mértéke. ....	48
VII.	melléklet.....	52
	A Repülőtéri infrastruktúra minőségére és az utas/ügyfél elégedettségre vonatkozó szubjektív tényezők felsorolása .....	52
VIII.	melléklet .....	53
	A budapesti repülőtér ASQ eredményei a prágai, bécsi és belgrádi repülőtérhez hasonlítva .....	53
IX.	melléklet.....	54
	A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma .....	54
IX.1	A Repülőtér forgalmának áttekintése az elmúlt 5 évben (2021-2025) .....	54
IX.2	Forgalmi előrejelzés a következő öt évre (2026-2030) .....	56
X.	melléklet .....	58
	A Repülőtér kapacitása .....	58
XI.	melléklet.....	59
	A régió főbb repülőtereinek díj összehasonlítása .....	59
XII.	melléklet.....	61
	A budapesti, bécsi, prágai, belgrádi és pozsonyi repülőterek meghirdetett díjai.....	61
XIII.	melléklet .....	65
	Pénzügyi áttekintés és előrejelzés .....	65
XIII.1	Bevétel- és költség-allokáció elemzése szabályozott és nem szabályozott szolgáltatások tekintetében.....	65
XIII.2	A szabályozott szolgáltatások nyújtása érdekében lekötött tőke értékelése .....	66
XIII.3	Az előző periódusban ténylegesen megvalósult beruházások .....	66
XIII.4	A szabályozott tevékenységekhez kapcsolódó működési költségekre és hatékonysági célokra vonatkozó előrejelzések.....	66
XIII.5	A következő előrejelzési periódus során megvalósítandó, légitársaságokhoz kapcsolódó beruházásokra vonatkozó előrejelzések, ideértve az egyes projektek megvalósításának indikatív menetrendjét is.....	67
XIII.6	A szabályozott tevékenység várható finanszírozási forrásainak és tőkeszerkezetének áttekintése .....	68
XIII.7	A folyamatban lévő beruházások finanszírozási módja.....	68
XIV.	melléklet .....	69
	A Szabályozott Tevékenységek körébe nem tartozó szolgáltatások .....	69
XV.	Melléklet .....	70
	Piaci kockázatok a légitársaságokban .....	70

## Rövidítések

<b>Ptk.</b>	a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény
<b>Lt.</b>	a légitörvényről szóló 1995. évi XCVII. törvény
<b>AIP</b>	Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (Aeronautical Information Publication)
<b>ATM</b>	gépmozgás
<b>ICAO</b>	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organization)
<b>IATA</b>	Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (International Air Transport Association)
<b>ACI</b>	Repülőterek Nemzetközi Szövetsége (Airports Council International)
<b>LH</b>	légitörvényhatóság [a Kormány által a 382/2016. (XII. 2.) kormányrendelet 9. § (1) bekezdés alapján kijelölt szerv]
<b>CUTE</b>	közösen használt utaskezelési eszköz (common-use terminal equipment)
<b>EUR</b>	euro
<b>HUF</b>	forint
<b>MTOW</b>	maximális felszállótömeg (maximum takeoff weight)
<b>Kg</b>	kilogramm
<b>GAT</b>	Kisgépes Terminál (General Aviation Terminal)
<b>EPNdB</b>	effektív érzékelt zaj decibel (effective perceived noise decibel)
<b>NOTAM</b>	értesítés a légi személyzet részére (notice to airmen)
<b>ASQ</b>	repülőtéri szolgáltatások minősége (airport service quality)
<b>HICP</b>	fogyasztói árindex (harmonized index of consumer prices)
<b>PSC</b>	utaskiszolgálási díj (passenger service charge)
<b>PRM</b>	csökkent mozgásképességű személyek (persons with reduced mobility), a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló 2006. július 5-i 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján

## Definíciók

**Alacsony költségű „fapados” légitársaság:** Más, hasonló légitársaságokhoz mérten aránylag alacsony költségszerkezettel, alacsony jegyárakkal és tarifákkal üzemelő légitársaság, amely lehet független társaság, vagy valamely nagyobb hálózatot működtető légitársaság részlege vagy leányvállalata, esetleg valamely légitársaság-csoport korábbi charter ágazata.

**Állami légi jármű:** a honvédelmi, vámhatósági, rendőrségi és határőrizeti szervek céljára szolgáló légi jármű.

**Általános repülés célját szolgáló repülés:** olyan repülés, amely nem járatszámval ellátott légi járművel történik és jellemzően nem kereskedelmi forgalmat bonyolít.

**Árplafon:** azt határozza meg, hogy a Budapest Airport Zrt. egy adott évben a Szabályozott Tevékenységeken összesen mekkora egy utasra vetített - általános forgalmi adó nélkül számított - árbevételét realizálhat. Az Árplafon számítására vonatkozó részletes leírást, illetve az Árplafon az ötéves díjszámítási időszak egyes éveiben érvényes értékét a II. számú melléklet tartalmazza.

**Átszálló utas:** Átszálló utasnak minősül az az utas, aki a repülőtér tranzit területét el nem hagyva járatot vált, azaz más járatval érkezik a repülőtérre, mint amivel indul. Átszálló utasnak minősül az az utas is, aki ugyanazzal a járatszámval utazik tovább, de más lajstromjelű géppel, azaz repülőgépet vált Budapesten.

**Bázisrepülőtér (légiáru szállító járatokat üzemeltető légitársaság esetén):** az a repülőtér, amely a légi jármű lajstromozási bizonyítványában bázis repülőtérként van feltüntetve és a repülőtér, ahol a légitársaság, mint bázison üzemeltet légiáru szállító járatokat, illetve ahol a repülőgépeket és a személyzetet állomásoztatja, karbantartja.

**Charter járat:** a Repülőtérre nem rendszeresen közlekedő, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott menetrendben nem szereplő, időszakos, alkalmi járat.

**Code-share légitársaság:** olyan légitársaság, amely az adott útvonalat code-share járatval repüli és annak nem az üzemeltetője.

**C-, D- vagy E-kategóriás légi jármű:** a Chicagó-i Egyezmény 14. függeléke (ICAO Annex 14) I. kötet 1. fejezet 1.6. pontja és a Bizottság 139/2014/EU (2014. február 12.) számú rendelete alapján besorolt légi járművek.

**Code-share járat:** olyan járat, amelyet üzemeltetési vagy kereskedelmi szerződés által kettő vagy több légitársaság használ, de az aktuális járatot e légitársaságok egyike üzemelteti saját vagy bérelt légi járművel.

**Dedikált áruszállító gép:** bármely olyan légi jármű, amely árut és postát szállít és nem utasszállító gép, és ha egy járat bármely szegmense áruszállító járatként működik, akkor a teljes járat áruszállító járatként kerül besorolásra.

**Egész évben üzemelő járat:** az üzemelési évben belül legalább 50 héten keresztül legalább heti 1 rendszeres járat üzemeltetését jelenti.

**Éves üzemelés:** egy éven át (két egymást követő menetrendi időszak) történő üzemelés egy adott útvonalon úgy, hogy legalább heti egy járat lerepülésre kerül.

**Flexi MTOW:** ha a Légi jármű-üzemeltető a „Flexi MTOW”-t használni kívánja, akkor annak a repülőtérre üzemeltetett járatoknál való használatához a Repülőtér-üzemeltető írásbeli jóváhagyása szükséges. A Légi jármű-üzemeltetőnek a „Flexi MTOW” használatára vonatkozó kérelmet írásban kell benyújtania a Repülőtér-üzemeltetőnek, legalább 60 (hatvan) naptári nappal az IATA menetrendi szezon kezdete előtt, és a kérelem érvényességének legalább egy teljes IATA menetrendi szezonon kell lefednie. A kérelemnek tartalmaznia kell a Légi jármű-üzemeltető flottájában lévő, „Flexi MTOW” opcióval rendelkező légi járművek listáját, azok lajstromjelével, a módosított MTOW értékét, valamint egy hivatalos

dokumentumot, amely igazolja, hogy az adott légitársaság a „Flexi MTOW” opciót választotta.

**Frekvencia / heti frekvencia:** egy meghatározott időintervallum alatt (év, hó, menetrendi időszak) menetrend szerint induló repülőgépek összegének (darab) és az időintervallum hetei számának hányadosával meghatározott átlagos érték.

**Gyakorló, oktató repülés:** olyan repülés, amelynek célja oktatási tevékenység, nem szállítás vagy fuvarozás.

**Hosszú távú járat:** hosszú távú járatnak a minimum 4 és fél repült órát meghaladó légi járat számít.

**Járat azonosító (flight designator):** a légitársasági azonosító és a járatszám által meghatározott karaktersorozat, amely egyértelműen meghatározza az útvonalat és az útvonal irányát.

**Járatszám:** IATA szabvány, minimum három számjegy (pl. 009/520), maximum négy számjegy + egy betű (pl. 7441A)

**Járatsűrűség:** adott útvonalon, meghatározott időintervallum alatt (hónap, hét) menetrend szerint induló repülőgépek összege (darab).

**Kényszerhelyzetben lévő légitársaság:** légitársaság, amely leszállást kezdeményez a személyzet szerint kényszerhelyzetnek deklarálva olyan oknál fogva, amely leszállásra kényszeríti a légitársaságot, de a járat egyébként nem Budapesti célállomású.

**Kutató repülés:** olyan repülés, amely személyek életének vagy egészségének megmentésére irányul.

**Légitársaság tulajdonos:** az Lt. 12. §-a szerint a légiközlekedési hatóság, vagy külföldi légitársaság esetén a külföldi légiközlekedési hatóság által kiadott lajstromban szereplő tulajdonos.

**Légitársaság üzemeltető:** menetrendszerinti vagy charter repülések esetén az a légitársaság, amely a saját IATA vagy ICAO kódjával végez repülést egy adott légitársasággal és nem "code-share" partnerként szerepel a kódja. Általános repülés céljából történő repülés esetén az a jogi vagy természetes személy, aki/amely az Lt. 12. §-a szerint a légiközlekedési hatóság, vagy külföldi légitársaság esetén a külföldi légiközlekedési hatóság által kiadott lajstromban szereplő üzemeltető.

**Légitársaság:** bármely szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.

**Légitársasági azonosító (airline designator):** a(z) ICAO 3 betűs egyedi, vagy a(z) IATA 2 betűs, a légitársaság nemzetközi azonosításra szolgáló kódja.

**Maximális felszállótömeg (MTOW):** a légitársaság maximális strukturális felszállótömege, a repülésre való alkalmasságot igazoló bizonyítvány alapján.

**Menetrendszerinti járat:** a Repülőtérre rendszeresen közlekedő, az LH által jóváhagyott menetrendben szereplő járat.

**Mentő repülés:** olyan repülés, amely azért szükséges, mert olyan súlyosan beteg, vagy súlyosan megsérült személyeket szállít egyik kórházból a másikba, akik már részesültek orvosi ellátásban vagy elsősegélynyújtásban

**Műszaki berepülés:** olyan repülés, amelynek célja egy légitársaság repülésre való alkalmassági bizonyítványának megszerzése, vagy bizonyos berendezések alkalmassági bizonyítványainak megszerzése.

**Repülőtér használó:** az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely utasokat, postai küldeményeket és/vagy árukat szállít légi úton az adott repülőtérre, illetve az adott repülőtérről.

**Repülőtér rendszer:** olyan repülőterek összessége, amelyek ugyanannak a városnak közvetlen környezetében, vonzáskörzetében találhatóak. Ezen repülőterek és városok listáját a 3.1.1.3 pont tartalmazza.

**Repülőtér-üzemeltető:** Budapest Airport Zrt., amely gazdasági társaságnak a jogszabályok és a KVI-vel kötött vagyongazdálkodási szerződés értelmében a feladata más tevékenységekkel együtt a Repülőtér infrastruktúrájának igazgatása és kezelése, valamint a Repülőtéren jelen lévő különböző szereplők tevékenységének összehangolása és ellenőrzése.

**Repülőtér:** Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér.

**Rövid távú járat:** rövid távú járatnak a maximum 4 és fél repült órát meg nem haladó légi járat számít.

**Standard gate (általános szolgáltatást biztosító beszállítókapu):** utashidas vagy buszos beszállításra használt beszállító kapu.

**Szabályozott Tevékenységek:** a repülőtér üzemeltetési, a légi jármű kiszolgáláshoz és utaskezeléshez kapcsolódó, az I. számú mellékletben felsorolt tevékenységek.

**Szezonális járat:** olyan járat, amely csak egy adott menetrendi időszakban közlekedik, akár ismétlődően is egymást követő azonos nyári vagy téli időszakokban.

**Szolgáltatási Díjjegyzék (List of Service Charges):** a Budapest Airport Zrt. által nyújtott, bárki által igényelhető szolgáltatások - kivéve a jelen Díjszabályzat hatálya alá tartozó szolgáltatások, valamint a Budapest Airport Zrt. által vagyongazdálkodott ingatlanok (ideértve a közúti parkolókat) bérlete - és azok díjait összefoglaló dokumentum.

A hatályos változat a [https://www.bud.hu/en/tariff\\_manual](https://www.bud.hu/en/tariff_manual) címen mindenkor elérhető és letölthető.

**Tranzit utas:** az az utas, aki ugyanazon járatszámú és lajstromjelű légi járművel folytatja utazását, amelyikkel érkezett.

**Új desztináció / új szezonális desztináció:** minden olyan város vagy repülőtér rendszer, ahova nem üzemeltetett egyetlen légitársaság sem járatot a Repülőtérről a kezdő időpontot megelőző menetrendi időszakban (új szezonális desztináció esetében pedig a kezdő időpontot megelőző ugyanazon - téli vagy nyári - menetrendi időszakban). Amennyiben egy városban több repülőtér is található, akkor csak abban az esetben vehető igénybe a kedvezmény, ha az adott repülőtér nem része a város repülőtér rendszerének. A repülőtér rendszernek minősülő repülőterek listája a 3.1.1.3. pontban található.

**Utasszállító gép:** olyan légi járat, amely személyeket szállít, akik szerepelnek az utaslistán és nem tartoznak a légi jármű személyzetéhez.

**Üzemelési év:** a járatnyitás napjától kezdődően 365 napig tartó időszak.

# 1. Általános rendelkezések

## 1.1. A Díjszabályzat jogi háttere

Az Lt. 73. § (3) bekezdés k) pontjának felhatalmazása alapján kiadott, a légiközlekedési hatóság kiegészítő eljárásjogi szabályairól szóló 532/2017. (XII. 29.) kormányrendelet (a továbbiakban: **Kormányrendelet**), valamint az Lt. 74. § (1) bekezdés z) pontjának felhatalmazása alapján kiadott, a kereskedelmi repülőtér légi jármű által történő igénybevételeért fizetendő díjak megállapításának elveiről és módszereiről szóló 61/2011. (XI. 25.) NFM rendelet (a továbbiakban: **Rendelet**) rendelkezik a Budapest Airport Zrt. által alkalmazni kívánt, a Repülőtér használok által fizetendő díjakról (a továbbiakban: **Díjak**).

A Rendelet hatálya az évi 250 ezer utasnál többet kiszolgáló repülőterekre és a Szabályozott Tevékenységekből származó bevételekre terjed ki. A Szabályozott Tevékenységek listáját az **I. számú melléklet** tartalmazza.

A Rendelet szerint a Budapest Airport Zrt.-nek a Szabályozott Tevékenységekből származó bevételeire felső határt (**Árplafon**) kell alkalmazni. Az Árplafon alakulása közvetlen hatással van a mindenkori Díjakra.

Az Árplafon számítására vonatkozó részletes leírást, illetve az Árplafon az ötéves díjszámítási időszak egyes éveiben érvényes értékét a **II. számú melléklet** tartalmazza.

## 1.2. A Díjak megállapítása és beszedése

### 1.2.1. A Díjak megállapítása

Az Lt. felhatalmazása alapján a Budapest Airport Zrt. állapítja meg és szedi be a Díjakat, továbbá a légiközlekedési hatóság a repülőtér üzemenben tartója által a Szabályozott Tevékenységekre alkalmazott díjtételek mértékét, illetve belső szerkezetét közvetlenül nem befolyásolhatja. A Budapest Airport Zrt. az egyes díjtételeket szabadon állapíthatja meg, feltéve, hogy az egy utasra jutó szabályozott árbevétel a mindenkori Árplafon alatt marad a Rendeletben rögzített esetek kivételével.

### 1.2.2. Konzultációs folyamat

A Díjak megállapításának egyik eleme a Repülőtér használoival folytatott konzultáció, amely menetét a **III. számú melléklet** tartalmazza.

### 1.2.3. A Díjak beszedése

A Repülőtér használatakor a Díjszabályzatban meghatározott és az AIP-ben közzétett, EUR-ban kiszámított díjakat EUR-ban kell megfizetni.

A Repülőtér használataért felszámított Díjak megfizetése a légi jármű üzemeltetőjének, az üzemeltető ügynökének vagy bármely más, a légi jármű kiszolgálásában közreműködő szervezetnek, illetve Általános repülés célját szolgáló repülés esetén a légi jármű üzemeltetőjének kötelezettsége. Amennyiben ez nem azonosítható be egyértelműen, abban az esetben a légi jármű - lajstromjel alapján megállapított - tulajdonosa a fizetésre kötelezett.

Az úgynevezett „codeshare” járatok esetén a légitársaság üzemeltetője köteles megfizetni a Díjakat attól függetlenül, hogy más légitársaság járatszáma is kapcsolódik az adott légitársasághoz.

Az esedékes Díjakat előre fizetés formájában kell megfizetni. Az előre fizetés kalkuláció alapján történik. A kalkulációt a légitársaság üzemeltetőjének/tulajdonosának kell kérnie a Budapest Airport Zrt.-től a [prepayment@bud.hu](mailto:prepayment@bud.hu)-ra küldött előkalkulációs kérelemben, amely a **IV. számú mellékletben** található. Az előre fizetéshez a következő adatokat kell a Budapest Airport Zrt. részére megadni:

- légitársaság típusa, altípusa,
- járatszám,
- lajstromjel,
- érkezési és indulási idő,
- MTOW,
- üzemelő légitársaság zajbizonyítványa,
- ülés kapacitás.

Karbantartásra érkező repülőgép esetén a Budapest Airport Zrt. jogosult az előkalkuláció során a várható Repülőtéren történő tartózkodási idő felének megfelelő parkolási díjat felszámítani.

A fenti adatok alapján a Budapest Airport Zrt. elkészíti az előkalkulációt és kiküldi a légitársaságnak maximum a kérelem beérkezésétől számított 2 (kettő) munkanapon belül. Előre fizetés esetén a kiszámított összegnek az érkezést megelőző 3. (harmadik) munkanapon meg kell érkeznie a Budapest Airport Zrt. bankszámlájára. Az előre fizetésre irányuló kérelmet a fenti határidők figyelembe vételével kell megtenni. Amennyiben az előre fizetés nem érkezik meg a Budapest Airport Zrt. bankszámlájára, a Budapest Airport Zrt. (vagy szerződött partnere) jogosult követelni a helyszínen a Díjak megfizetését készpénzben vagy bankkártyával. Készpénzes vagy bankkártyás fizetés esetén a Budapest Airport Zrt. 40 euro egyszeri díjat számít fel (adminisztrációs díj) az egyéb repülőtér használati díjakon felül. Az adminisztrációs díjat az egyéb repülőtér használati díjakkal együtt kell megfizetni.

A Repülőtérre folyamatosan járatot közlekedtető légitársaságok esetében az esedékes díjakat 2 (kettő) heti periódusokban a hó 1-15 napja között közlekedő járatok és a hó 16. és utolsó napja között közlekedő járatok után előre fizetés formájában kell megfizetni a Budapest Airport Zrt. részére. A 2 (kettő) hetes periódusra kiszámított összegnek az időszak első érkezését megelőző 3. (harmadik) munkanapon meg kell érkeznie a Budapest Airport Zrt. bankszámlájára.

A Budapest Airport Zrt. a több mint 1 (egy) hónapig folyamatosan a Repülőtéren tartózkodó repülőgépek üzemeltetőitől / tulajdonosaitól jogosult a jövőben felmerülő 2.1.2 pont szerinti Parkolási díjakról havi előleget bekérni, amely előleg a megkezdett parkolási hónapot megelőző 3. (harmadik) munkanapon meg kell érkezzen a Budapest Airport Zrt. bankszámlájára. A Budapest Airport Zrt. a parkolási díjról havonta utólag végszámlát állít ki és amennyiben fizetendő parkolási díj keletkezik, azon összeg a havi Parkolási díjról szóló számla kiállítás napját követő 8. (nyolcadik) napján esedékes.

A Budapest Airport Zrt. a számlákat hitelesített elektronikus formában, a szükséges jogszabályi kellekekkel rendelkező elektronikus számlaként juttatja el a légitársaság üzemeltetőjének/tulajdonosának a légitársaság üzemeltetője/tulajdonosa által Budapest Airport Zrt. részére az előkalkulációs kérelemben vagy egyéb írásos formában megadott e-mail cím(ek)re.

Amennyiben a légitársaság üzemeltetője/tulajdonosa írásos nyilatkozatban elutasítja az elektronikus számla befogadást, akkor a Budapest Airport Zrt. fenntartja a jogát arra, hogy a kiállított papír alapú számlák után, számlánként a Szolgáltatási Díjjegyzékben meghatározott számladíjat felszámítsa.

A Budapest Airport Zrt.-nek valamint leányvállalatainak esedékes Díjak megfizetéséig a repülőtér üzemeltető a légitársaság biztonságának sérelme nélkül jogosult megakadályozni a felszállást. Amennyiben a felszállást a repülőtér üzemeltetője a fizetés elmaradása miatt megakadályozza, a nem fizető légitársaság üzemeltetője/tulajdonosa semmilyen kárigénnyel nem fordulhat a Budapest Airport Zrt. felé. Amennyiben a légitársaság üzemeltetője/tulajdonosa nem tud eleget tenni készpénzes/bankkártyás fizetési kötelezettségének, úgy a repülőtér üzemeltetője a repülőtér használati díjakon felül jogosult az egyszeri adminisztrációs díj (40 euro) hatszorosát kiszámítani.

A Budapest Airport Zrt. által elismert vagy jogerős bírósági határozaton alapuló követelésen kívül a légitársaság üzemeltetője nem jogosult semmilyen, bármilyen jogcímen fennálló vélt vagy valós követelését a Díjszabályzat alapján fizetendő Díjakba beszámítani.

A fenti fizetési feltételektől eltérni a Budapest Airport Zrt.-vel kötött kétoldalú megállapodásban (fizetési megállapodás) foglaltak alapján lehetséges. Fizetési megállapodást kötni csak menetrendszerinti vagy rendszeres repülést végrehajtó charter járatok üzemeltetése esetén lehetséges. A fizetési megállapodás megkötését a Budapest Airport Zrt. vagy a légitársaság kezdeményezheti. A Budapest Airport Zrt. saját hatáskörben dönt a fizetési megállapodás megkötéséről.

#### **1.2.4. Késedelmes fizetés**

Amennyiben a légitársaság üzemeltetője/tulajdonosa az elektronikus számlakiállítást nem utasítja el, egyidejűleg hozzájárul ahhoz, hogy a Budapest Airport Zrt. a légitársaság üzemeltetőjének/tulajdonosának a jelen Díjszabályzat alapján létrejövő jogviszonyból eredő fizetési kötelezettségeivel kapcsolatos egyenlegközlő és felszólító leveleit elektronikus formában (e-mailben) küldje meg a légitársaság üzemeltetője/tulajdonosa részére, a légitársaság üzemeltetője/tulajdonosa által az elektronikus számla megküldésére megadott vagy a légitársaság üzemeltetője/tulajdonosa hatályos cégkivonatában kapcsolattartásra megadott e-mail címre. A jelen pont szerinti egyenlegközlő vagy felszólító levél akkor minősül kézbesítettnek, amikor az azt tartalmazó elektronikus levelet (e-mailt) a Budapest Airport Zrt. elektronikus levelezőrendszere elküldöttként feltünteti.

Amennyiben a repülőtéri Díjakra vonatkozóan kiállított számlák nem kerülnek határidőre kifizetésre, a Budapest Airport Zrt. jogosult késedelmi kamatot felszámítani, melynek mértéke a Ptk. rendelkezései alapján kerül meghatározásra (a késedelemmel érintett naptári fél év első napján érvényes, a Magyar Nemzeti Bank által meghatározott alapkamat, idegen pénznemben meghatározott pénztartozás esetén pedig az adott pénznemre a kibocsátó jegybank által meghatározott alapkamat, ennek hiányában a pénzügyi kamat nyolc százalékponttal növelt értéke).

A Budapest Airport Zrt. a Ptk. alapján jogosult arra, hogy a késedelmes fizetés esetén a fizetett összegből először a költséget, aztán a késedelmi kamatot és végül a tőketartozást egyenlítsse ki. A fennmaradó összegre további késedelmi kamatot kerül felszámításra.

### **1.2.5. Panaszkezelés**

Amennyiben a Budapest Airport Zrt. utaskiszolgálási vagy a biztonsági díjról kiállított számláját a repülőtér használó nem fogadja el, akkor a reklamációhoz a repülőtér használó köteles benyújtani az alábbi dokumentumokat:

1. A teljes utaslétszámban jelentkező eltérés esetén: az érintett járhoz kapcsolódó load message vagy load sheet;
2. Az induló/átszálló utasok teljes utasszámon belüli megoszlását érintő eltérés esetén: a vonatkozó járat utaslistája.

Ezen dokumentumok benyújtása hiányában a Budapest Airport Zrt. a reklamációt minden egyéb körülményre tekintet nélkül elutasítja.

A 2.1.1 pont szerinti Leszállási díjakkal kapcsolatos reklamációk esetén a jelen fejezet 1.4 pontjában leírtak az irányadóak a reklamáció elbírálásánál.

### **1.2.6. Irányadó jog**

A Díjak jogalapjával, megfizetésével és behajtásával összefüggő valamennyi vitás kérdésre a magyar jogot kell alkalmazni.

## **1.3. A légi jármű tömegének kiszámítása**

Azon díjak esetén, ahol a légi jármű tömege meghatározó tényező,

- a) elsősorban a légi jármű zajbizonyítványában foglalt adatok,
- b) az a) pontban foglalt adatok légi jármű üzemeltető általi igazolásának hiányában pedig az EASA Environmental Portal oldalon vagy (a loopdata.app honlapon elérhető) LOOP kereskedelmi adatbázisban szereplő, az adott légi jármű típusra vonatkozó tömeg adatok (amelyik a kettő közül aktuálisabb) kerülnek felhasználásra.

## **1.4. A légi jármű park adatainak benyújtása**

Azon repülőtér használóknak, akik járatokat üzemeltetnek, be kell nyújtaniuk azon légi járművek adatait (lajstromjel, légi jármű típus-modell, maximális felszállótömeg, zajkibocsátás, székek száma), amelyeket a Repülőtérre üzemeltetni kívánnak. Az adatokat a Repülőtéri Üzemirányító Központba kell megküldeni, a következő elérhetőségekre:

email: [airport.ops@bud.hu](mailto:airport.ops@bud.hu) ; [fleetdata@bud.hu](mailto:fleetdata@bud.hu)

A már benyújtott lista bármikor naprakésszé tehető, azzal a feltétellel, hogy a Budapest Airport Zrt. az értesítés kézhezvételét követő 4. (negyedik) naptól alkalmazza a megküldött adatokat. Ellenkező értesítésig a Budapest Airport Zrt. a legutolsó benyújtott adatot veszi figyelembe.

A be nem nyújtott, időben be nem nyújtott, illetve helytelen információval benyújtott adatok miatti károkért a Budapest Airport Zrt. nem vállal felelősséget és a repülőtér használója nem követelheti a Budapest Airport Zrt.-től az ebből adódó kára megtérítését.

### **1.5. Minőségi megfelelés**

A Budapest Airport Zrt. a Szabályozott Tevékenység után beszedett Díjakhoz kapcsolódó minőségi megfelelésének részletes leírását és követelményrendszerét az **V-VIII. számú mellékletek** tartalmazzák.

### **1.6. Egyebek**

A Rendelet előírja a Díjszabályzat kötelező tartalmi elemeit, amelyek nem feltétlenül kapcsolódnak közvetlenül a Budapest Airport Zrt. által megállapított Díjakhoz. A megfelelés érdekében ezeket az információkat a Budapest Airport Zrt. a **IX-XIV. számú mellékletekben** közli.

A repülőtéri infrastruktúra használatának jelen Díjszabályzatban leírt lehetséges módozataira a mindenkor hatályos Repülőtéri Kézikönyv rendelkezései vonatkoznak, illetve azokat a mindenkor hatályos Repülőtéri Kézikönyv rendelkezései felülírják, illetve ugyanez igaz a hatóságok által bevezetett bármely biztonsági és védelmi intézkedésre is.

## 2. Repülőtéri díjak

### 2.1. Utasszállító járatok

#### 2.1.1. Leszállási díj

A jelen 2.1.1. pont szerinti Leszállási díjat a Budapest Airport Zrt. a maximális felszállótömeg figyelembevételével állapítja meg. A repülőtér használója - mentesség hiányában - a díj megfizetésére köteles.

##### a) Leszállási díj számítása

A repülőtér futópályáinak és/vagy gurulóútjainak használatáért térítendő díj a világítási díj beszámításával fizetendő minden repülőgép után a maximális felszállótömeg figyelembevételével. A Leszállási díj a légi jármű földet érése esetén fizetendő, beleértve az ún. talaj-érintéses („touch-and-go”) műveleteket is.

Minden 10.000 kg maximális felszállótömeget meg nem haladó légi jármű után díjat fizet a repülőtér használója. A 10.000 kg maximális felszállótömeget meghaladó légi jármű esetén a jelen pont szerinti Leszállási díjat a maximális felszállótömeghez tartozó sávba eső díjnak megfelelően fizeti a repülőtér használó az alábbiak szerint:

Légi jármű súlya (kg)	Leszállási Díj	
	EUR (légi járművenként)	EUR/megkezdett 1000 kg
10 000-ig	159,61	-
10 001 - 45 000	-	15,18
45 001 - 150 000	-	12,88
150 001 -	-	10,31

##### b) Kedvezmények és mentességek

A Leszállási díjból adott kedvezmények a 2.1.1. pont szerint kerülnek kiszámításra.

A 2.1.1. pont szerint számított Leszállási díjból 75% kedvezményben részesülnek a légi alkalmassági bizonyítvány kiadásával összefüggésben végzett repülések, valamint a fedélzeti berendezések ellenőrzése céljából végzett és műszaki berepülések.

A 2.1.1. pont szerint számított Leszállási díjból 50% kedvezményben részesülnek az oktató repülések.

Az Lt. 41. § (5) és (6) bekezdése szerinti repülések a 2.1.1. pont szerint számított Leszállási díj megfizetése alól mentesülnek.

#### 2.1.2. Parkolási díj

A Parkolási díjat minden repülőtér használó köteles megfizetni akár épület közeli, épület távoli állóhelyet vagy bármely más, nem kizárólagosan bérelt területet vesz igénybe.

**2.1.2.1. Utashíddal nem rendelkező állóhelyen, illetve nem kizárólagosan bérelt területen:**

**a) Nappali időszakban (06.00-22.00 között):**

A jelen pont szerinti parkolási díj fizetendő az első 45 percre; ezt követően perc alapú díjat számítunk fel a légi jármű maximális felszállótömegének minden 1000 kg-ja után.

Minden megkezdett 1000 kg egésznek számít.

Az első 45 perc:	<b>EUR 0,20/1000 kg</b>
Minden további perc:	<b>EUR 0,01/1000 kg</b>

Kedvezmények:

A 30 percet meg nem haladó parkolás - függetlenül attól, hogy több állóhelyen történik - díjmentes. A 30 percen túli parkolás esetén a járat üzemeltetője nem jogosult kedvezményre, tehát a teljes parkolási díjat fizeti meg. Ebben az esetben a parkolási díj megállapításánál a számítás alapját az állóhelyre történő beállítás időpontja jelenti.

**b) Éjszakai időszakban (22:00-06:00):** **díjmentes**

**2.1.2.2. Utashíddal rendelkező állóhelyen (400 Hz szolgáltatással együtt):**

Amennyiben az utashíddal rendelkező állóhelyre olyan típus beállítása válik szükségessé (pl. külső állóhelyek foglaltsága miatt), amelyhez nem csatlakoztatható utashíd, az utashíddal nem rendelkező állóhelyekre vonatkozó díjszabás érvényes.

**a) Nappali időszakban (06:00-22:00) a repülőgép maximális felszállótömegétől függetlenül:**

Első 60 perc:	<b>78,92 EUR</b>
Minden további 15 perc vagy kevesebb:	<b>48,65 EUR</b>
(Minden megkezdett időtartam egésznek - 60, illetve 15 percnek - számít.)	

**b) Éjszakai időszakban (22:00-06:00):**

Az éjszakai időszakban az utashídon történő, 3 órát meghaladó tartózkodás éjszakai parkolásnak számít, amelynek díja az alábbiak szerint kerül meghatározásra (a 3 órát meghaladó időtartam teljes éjszakának számít):

Éjszakai parkolási díj:	<b>113,25 EUR / éjszaka</b>
-------------------------	-----------------------------

Az Lt. 41. § (5) és (6) bekezdése szerinti repülések a 2.1.2. pont szerint számított parkolási díj megfizetése alól mentesülnek.

**2.1.2.3. Hosszú távú parkolás:**

Hosszú távú parkolásnak minősül olyan, nem kizárólagosan bérelt területen lévő repülőgép tárolás, ami legalább 30 (harminc) egymást követő naptári napon üzemelésben nem vesz részt. Ebben az esetben a Budapest Airport Zrt. a légitársaság által tárolt gépek számának és a tárolási idő hosszának függvényében 50%-ig terjedő - a felek által írásban pontosan meghatározott - kedvezményt nyújthat a 2.1.2.1-es pontban meghatározott díjból.

### 2.1.3. Mélyalvási üzemelési díj

A Budapest Airport Zrt. az éjszakai időszakban üzemelő repülőtér használókat a mélyalvási üzemelési díjjal arra ösztönzi, hogy helyi idő szerint 00:00 és 05:00 óra között végrehajtott műveletek, a mélyalvás időszakában a lehetőségekhez képest elkerüljék a legsűrűbben lakott területeket a Repülőtér környezetében.

#### 2.1.3.1. A mélyalvási üzemelési díj megállapítása:

$$M = A * P * K * (1 - \text{kedvezmény}\%)$$

Ahol,

„A” az alapidj

$$A = 1\,950 \text{ EUR / művelet}$$

„P” a pályairány

	13L	13R	31L	31R
Felszállás	100%	100%	200%	200%
Leszállás	200%	200%	100%	100%

„K” a kategória szorzó

a „kedvezmény%” a menetrendi időhöz képest mért késés időtartama szerint alakul (csak menetrend szerinti járatokra érvényes):

- Kevesebb, mint 30 perc késés: 75% kedvezmény
- 30 és 45 perc közötti késés: 50% kedvezmény
- 45 és 60 perc közötti késés: 25% kedvezmény
- Több mint 60 perc késés: nincs kedvezmény

Azok a légitársaságok, amelyek „mélyalvási” gépmozgásaik számát az előző évhez viszonyítva legalább 30%-kal csökkentik, további 30%-os kedvezményre jogosultak a mélyalvási üzemelési díj teljes éves összegéből. Ez a kedvezmény a naptári év teljesítménye után egyetlen jóváíró számla formájában kerül kiadásra a légitársaság számára. A kedvezményre való jogosultság érdekében a légitársaságoknak meg kell felelniük az alábbi feltételeknek:

- A járatok azonos légitársasági kód (IATA/ICAO kód) alatt üzemelnek; vagy
- A légitársaság-üzemeltetők különböző légitársasági azonosítók alatt működnek, de megfelelnek a következő feltételeknek: azonos légitársaság-azonosító és márkajelzés, vagy központosított döntéshozatal a repülőtér-fejlesztés, az üzemelési irányító központ, a hálózattervezés és a menetrendtervezés terén.

A Mélyalvási üzemelési díj nagysága arányos a zajkibocsátással, ezért a repülőgépeket hat kategóriába sorolva teljesül a teljesítmény-arányos kibocsátás/megfelelőség elve. A légitársaságok a zajbizonyítványban feltüntetett zajszint szerint az alábbi kategóriákba tartoznak:

Felszállás esetén a zajbizonyítványban feltüntetett átrepülési (flyover) zajszint értéke alapján, leszállás esetén a zajbizonyítványban feltüntetett megközelítési (approach) és az oldalsó (lateral) vonatkozási pontra adott zajértékek számtani átlagának értéke alapján:

I. kategória EPNdB	II. kategória EPNdB	III. kategória EPNdB	IV. kategória EPNdB	V. kategória EPNdB	VI. kategória EPNdB
$L \leq 85$	$85 < L \leq 90$	$90 < L \leq 95$	$95 < L \leq 100$	$100 < L \leq 105$	$105 < L$

A fenti kategóriákba sorolás alapján „K” értéke a következő:

I. kategória	II. kategória	III. kategória	IV. kategória	V. kategória	VI. kategória
70%	80%	90%	100%	110%	120%

A Repülőtér a légiközlekedési hatóság engedélyével igénybe vevő, a Chicagói Egyezmény környezetvédelemről szóló 16. függeléke (ICAO Annex 16) I. kötet II. rész 3. 4., 5., 6., 7., 8., 10., 11., 13., 14. fejezet előírásainak meg nem felelő légi jármű esetén a „K” tényező értéke 100%. A 10. fejezet szerinti tanúsítással rendelkező légi jármű esetén, amennyiben csak a „felszállási zaj” érték van meghatározva, ezt az értéket kell alkalmazni a többi zajkategóriára (oldalsó/megközelítés/átrepülés), illetve értékelési és megfelelési célokra alapul venni.

#### **2.1.3.2. A Mélyalvási üzemelési díj alóli mentesség esetei**

- a) A 2.1.3.1. pont szerint számított Mélyalvási üzemelési díj megfizetése alól mentesek a következő repülések:
- az egyeztetett menetrend szerint a HungaroControl Zrt. által i) a mélyalvási időszakra eső visszaigazolt érkezési vagy indulási idővel rendelkező légi jármű, amely ii) az egyeztetett menetrend szerint közlekedett;
  - 3000 kg maximális felszállótömeggel rendelkező légi jármű által végrehajtott repülések.
  - Az Lt. 41. § (5) és (6) bekezdése szerinti mentességek.
- b) Az a) pontban felsorolt eseteken felül bizonyos további, előre nem látható körülmények indokot jelenthetnek a „mélyalvási üzemelési díj” alóli mentességre. A repülőtér használónak a Budapest Airport Zrt. részére benyújtott írásos mentességi kérelmében visszamenőlegesen megfelelő dokumentációt és bizonyítékokat (pl. időjárás-jelentések, orvosi igazolások, műszaki jelentések, kormányzati vagy légitársasági értesítések) kell benyújtania, a késés okának alátámasztására. A repülőtér használónak az igénylést a repülést követő 30 (harminc) naptári napon belül kell kezdeményeznie. A vizsgálati időszak a benyújtástól számított 6 (hat) hónap, a mentesség megadása vagy elutasítása objektív szempontok alapján történik. Amennyiben a mentesség megadásra kerül, úgy az adott díjösszeg a Budapest Airport Zrt. által a későbbiekben kiállított számlákon kerül jóváírásra a repülőtér használó részére. A vizsgálat lezárultáig a légitársaság nem tarthatja vissza a mélyalvási üzemelési díj megfizetését.

A „mélyalvási üzemelési díj” alóli mentesség indokai:

- (i) **Súlyos időjárási körülmények** az indulási repülőtéren vagy a repülés során, amelyek a menetrend szerinti repülési idő 20%-át meghaladó késést okoznak (vihar és villámlás, hurrikán stb.). A mentesség csak akkor alkalmazható, ha a járat az indulási repülőtéren a menetrend szerinti indulási idő előtt indításra készen állt (a beszállítás időben megtörtént). A repülőtér használónak bizonyítania kell, hogy a helyzet elkerülhetetlen volt, és hogy minden észszerű intézkedést megtett a fennakadás minimalizálása érdekében.

Időjárási körülmények, amelyek nem jelenthetnek indokot a mentességre:

- egy korábbi járat az időjárás miatt késik, ami az adott járat késését is okozza, de ez a késés már nem az időjárás miatt következik be,
- korábbi járatok az időjárási körülmények miatt késnek, de a járat jóval az időjárás tisztulása után még mindig késik, a személyzet nem jól szervezett műszakváltása vagy a repülőgépek mozgatása miatt,

- ha más repülőtér használók ugyanarról az indulási repülőtérrel, ugyanolyan időjárási körülmények között sikeresen üzemelnek, a késés nem kizárólag az időjárásnak, hanem a repülőtér használó eljárásainak vagy korlátainak tulajdonítható.
- (ii) **Egészségügyi vészhelyzet:** a felszállást követően a fedélzeten bekövetkező egészségügyi vészhelyzet, amely miatt a járatot egy másik repülőtérre kell átirányítani, vagy az érkezési idő késését okozza. Ide tartoznak azok a helyzetek is, amikor a járatot a legközelebbi repülőtérre irányítják át, hogy az érintett utasnak orvosi segítséget nyújtsanak.
  - (iii) **Természeti tényezők/katasztrófák:** tűz, földrengés, földcsuszamlás, vulkánkitörés, vulkáni hamufelhő, szökőár, árvíz vagy járvány az indulási repülőtéren vagy a célállomásra irányuló repülés közben.
  - (iv) **Geopolitikai helyzet okozta késések:** terrorcselekmények vagy terrorizmussal való fenyegetés, háborús övezetekben való üzemelés, hosszabb útvonalak a háborús övezetek elkerülése miatt (kivéve, ha a menetrend összeállításakor a geopolitikai helyzet már ismert volt, de nem vették figyelembe).
  - (v) **Váratlan sztrájk esemény:** az indulási repülőtéren a légiforgalmi irányítók, utasbiztonsági személyzet, határőrök vagy a földi kiszolgáló személyzet előre be nem jelentett/váratlan sztrájkja által okozott késés, amely a tervezett repülési idő legalább 20%-át meghaladó késést eredményez. A repülőtér használó személyzetének sztrájkja nem jelenthet indokot a mentességre.
  - (vi) **ATC korlátozás:** a légiforgalmi irányítás (ATC) korlátozása által okozott késés, amely közvetlenül érintette a Budapestre tartó járatot. A légitársaságnak össze kell gyűjtenie az adott naptári napon légi jármű tevékenységre vonatkozó adatokat, valamint a légiforgalmi irányítással folytatott egyeztetést, amely megerősíti, hogy a légitársaság a tervezett indulási időpontban kért felszállási engedélyt az indulási repülőtérrel, de a légiforgalmi irányítás a korlátozás miatt a felszállási kérelmet elutasította. Az ilyen igazoló dokumentumoknak tartalmazniuk kell a légiforgalmi irányítás egyértelmű hivatkozását az ATFCM (légiforgalmi áramlás és kapacitáskezelés) kódokra.
  - (vii) **NOTAM:** a repülési útvonalon vagy egy adott helyen fennálló potenciális veszélyekre figyelmeztető NOTAM által okozott késés, amely közvetlenül érintette a Budapestre tartó járatot. A légitársaságnak olyan igazoló dokumentumokat kell benyújtania, amelyek egyértelműen bizonyítják, hogy a légitársaság a menetrend szerinti indulási időpontban kért felszállási engedélyt, de egy NOTAM miatt ezt elutasították. Az ilyen igazoló dokumentumoknak mindig tartalmazniuk kell a NOTAM egyértelmű hivatkozását, valamint a napi légi jármű-tevékenységet.
  - (viii) **Rendzavaró utasok:** Rendzavaró utas(ok) által okozott késés a Budapestre tartó járaton, amely miatt a járatot egy másik repülőtérre kellett átirányítani, ami közvetlenül a mélyalvási időszakba való késéshez vezetett. A légitársaságnak megfelelő igazoló dokumentumokat kell benyújtania, mint például a teljes biztonsági jelentés, az ECCAIRS2 vagy az illetékes hatóság jelentése, a napi légi jármű tevékenység és az ATC hivatkozása. Ha a Budapestre tartó járat már késéssel indult a kiindulási repülőtérrel, az nem minősül mentességnek.
  - (ix) **Egyéb:** A Budapestre tartó repülési szakasz megkezdése előtt bekövetkezett madárütközés, földi ütközés vagy hasonló esemény miatt szükséges repülőgép-ellenőrzés vagy javítás okozta késés. Az igazoló dokumentációban kifejezetten hivatkozni kell az eseményre, és egyértelműen meg kell adni az ellenőrzés vagy javítás hatását.

#### 2.1.4. Utaskiszolgálási díj

A Budapest Airport Zrt. a repülőtér használóknak az alábbi Utaskiszolgálási díjat számítja fel utasonként, kivéve

- a 2 éven aluli gyermekeket és
- a tranzit utasokat

##### a) Az Általános repülés célját szolgáló (GAT) terminálon: 44,47 EUR / induló utas

A jelen 2.1.4. a) pontban definiált Utaskiszolgálási díjon kívül a GAT VIP (üzleti) várót, parkolót és egyéb igénybe vehető extra szolgáltatást (továbbiakban együtt: GAT Szolgáltatások) is magában foglaló kényelmi kiszolgálást nyújtó szolgáltató külön díjat szedhet a GAT Szolgáltatások igénybevételéért. Abban az esetben, ha a GAT használata nem lehetséges a kényelmi GAT Szolgáltatások igénybevétele nélkül és az utas nem akarja ezeket igénybe venni, akkor a Repülőtér üzemeltetője - a 2A Terminálon történt utas azonosítást követően - biztosítja ezen utasoknak a GAT Terminálon kijelölt ponton a Repülőtérre történő belépést, a jelen 2.1.4. a) pontban megállapított Utaskiszolgálási díj ellenében.

##### b) A 2A és 2B Terminálon:

	Utaskiszolgálási díj
Induló utas	29,99
átszálló utas, induló járaton	7,81

Az átszálló utasokra vonatkozó kedvezményes díjszabás (7,81 EUR) az arra jogosult légitársaság valamennyi átszálló utasára alkalmazandó az adott hónapban.

Az Utaskiszolgálási díj tartalmazza a CUTE használati díját és a PRM költségeleseit.

A PRM díj 0,22 EUR / induló utas.

#### 2.1.5. Biztonsági díj

Budapest Airport Zrt. a repülőtér használóinak az alábbi Biztonsági díjat számítja fel utasonként, kivéve

- a 2 éven aluli gyermekeket és
- a tranzit utasokat.

Általános repülés célját szolgáló (GAT) terminálon: 6,32 EUR / induló utas  
A 2A és 2B Terminálon: 6,32 EUR / induló utas  
A 2A és 2B Terminálon: 6,32 EUR / átszálló utas

A Budapest Airport Zrt. a 2025. április 1. és 2028. március 31. közötti 3 éves időszakra minden induló utas után *Biztonsági Pótdíjat* vezet be, a *Biztonsági Díjjal* azonos feltételekkel. A fent jelzett *Biztonsági Díj* a 2025. április 1. és 2026. március 31. közötti időszak vonatkozásában már tartalmazza ezt a 0,30 eurós pótdíjemet (a 2026. április 1. és 2027. március 31. közötti időszakra pedig 0,70 eurót, a 2027. április 1. és 2028. március 31. közötti időszakra pedig 1,00 eurót), amely pótdíjemet csak a jelzett 3 éves időszakra vonatkozik.

### 2.1.6. Csomagkezelési díj

A Budapest Airport Zrt. a repülőtér használóinak csomagkezelési díjat számít fel a T2 poggyászrendszer használatáért. A díjstruktúra egy induló járatonkénti fix díjat és a feladott poggyász darabszám után fizetendő változó díjat tartalmaz. Az önkiszolgáló rendszer (SSO) ingyenes használata megszűnik, és 2026. április 1-jétől a változó díj mind a hagyományos, mind az önkiszolgáló check-in (Self-Service Operation, SSO) esetén alkalmazandó lesz a feladott poggyászra, az önkiszolgáló rendszer használatának százalékos arányához kötött kedvezményrendszerrel, az alábbiak szerint:

**Fix díj:** 34,83 EUR / induló járat  
**Változó díj:** 1,30 EUR / feladott poggyász

A változó díjra alkalmazandó kedvezményt a teljes csomagszámból az önkiszolgáló rendszeren keresztül feldolgozott poggyászok aránya határozza meg, az alábbi táblázatban ismertetett kedvezményrendszernek megfelelően.

Az önkiszolgáló rendszer használatáért járó kedvezmény	
Az önkiszolgáló rendszer aránya a teljes csomagszámból	Kedvezmény a változó díjból
0 - 14.99%	0%
15 - 29.99%	10%
30 - 44.99%	15%
45 - 59.99%	25%
60% -	35%

A díjak nem kerülnek felszámításra azon járatok esetében, amelyek sem érkező, sem induló poggyászt nem szállítanak. Kizárólag érkező utasokat szállító járat esetén csak a fix díj kerül felszámításra.

A Budapest Airport belvárosi ügyfélszolgálati központjában feladott poggyászok az önkiszolgáló rendszer részének minősülnek.

### 2.1.7. Jegykezelő pultok díja

A jegykezelő pultok használatának feltételeiről és díjáról a Budapest Airport Zrt. a 7/2002 (I. 28.) KöViM rendelet alapján a Repülőtéri Kézikönyvben rendelkezik.

## 2.2. Dedikált cargo járatok

### 2.2.1. Leszállási díj

A jelen 2.2.1. pont szerinti Leszállási díjat a Budapest Airport Zrt. két különálló díj formájában állapítja meg, két tényező figyelembevételével (maximális felszállótömeg és zajkibocsátás). A díjat a repülőtér használója köteles megfizetni.

#### Leszállási díj számítása

A repülőtér futópályáinak és/vagy gurulótjainak használatáért térítendő díj a világítási díj beszámításával fizetendő minden repülőgép után, a maximális felszállótömeg figyelembevételével. A jelen pont szerinti súlykomponensen alapuló Leszállási díj a légi jármű földet érése esetén fizetendő, beleértve az ún. talajérintéses („touch-and-go”) műveleteket is.

Minden 10.000 kg maximális felszállótömeget meg nem haladó légitársaság után egységes díjat fizet a repülőtér használója. A 10.000 kg maximális felszállótömeget meghaladó légitársaság esetén a jelen pontban meghatározott Leszállási díjat az adott légitársaság maximális felszállótömegéhez tartozó sávnak megfelelően fizeti a repülőtér használó, az alábbiak szerint:

Légitársaság tömeg kg-ban	EUR (légitársaságonként)	EUR (minden megkezdett 1000 kg-ként)
10 000-ig	159,61	-
10 001 - 45 000	-	15,18
45 001 - 150 000	-	12,88
150 001 -	-	10,31

### 2.2.2. Parkolási díj

A Parkolási díjat minden repülőtér használó köteles megfizetni akár épület közeli, akár épület távoli állóhelyet, vagy bármely más nem kizárólagosan bérelt területet vesz igénybe. Egy hónapnál hosszabb időszakra tervezett folyamatos repülőgép parkolás esetén a 2.1.2.3 bekezdés alkalmazandó.

**Utashíddal nem rendelkező állóhelyen, illetve nem kizárólagosan bérelt területen:**

**Nappal és éjszaka (0-24):**

A következő parkolási díjak fizetendők minden megkezdett 60 percre, a légitársaság maximális felszállótömegének minden 1000 kg-ja után.

Minden megkezdett 1000 kg egésznek számít.

**Minden 60 perc vagy kevesebb EUR 0,301/óra/1000 kg**

**Kedvezményrendszer:**

- 3 óránál rövidebb cargo parkolás: Dedikált áruszállító gépek esetén a 3 (három) órát meg nem haladó parkolás - függetlenül attól, hogy több állóhelyen történik - díjmentes. A 3 (három) órát meghaladó cargo parkolás esetén a járat üzemeltetője nem jogosult erre a kedvezményre, tehát a teljes parkolási díjat fizeti meg. Ilyen esetekben a parkolási díj megállapításánál a számítás alapját az állóhelyre történő beállítás időpontja képezi.
- 6 (hat) óránál hosszabb cargo parkolás nem BUD elosztóközpont üzemelés esetén (\*): **Minden 60 perc vagy kevesebb: 0,451 EUR/óra/1000 kg** a parkolás kezdetétől számítva.
- Parkolási díjkedvezmény BUD elosztóközpont üzemelés esetén (\*): az éjszakai (22:00-06:00) cargo parkolás díjmentes.
- (\*) BUD elosztóközpont üzemelés meghatározása: (A) a repülőtér bázisrepülőtérként használó cargo légitársaságok áruszállító repülőgépei, a Repülőtér bázisrepülőtérként használva a Repülőtérre / a Repülőtérről áruszállító járatokat üzemeltetnek (a légitársaság lajstromozási bizonyítványában bázisrepülőtérként van meghatározva), vagy (B) a repülőtéren található logisztikai központ-üzemeltetők (épületméret > 5 000 m<sup>2</sup>) saját cargo járatai.

### **2.2.3. Mélyalvási üzemelési díj**

A „mélyalvási üzemelési” díj a dedikált áruszállító járatokra ugyanúgy vonatkozik, mint az utasszállító repülőgépekre, a 2.1.3. pontnak megfelelően.

### 3. Forgalomösztönző kedvezményrendszer

#### 3.1. Utasszállító járatok

##### 3.1.1. Útvonalhoz kötött kedvezmény rendszer

###### *Általános feltételek az útvonalhoz kötött kedvezményekre*

- Bármely kedvezmény mindig az adott üzemelési év után (kedvezményes időszakonként) kerül jóváírásra az azt követő időszakban. A kedvezmény a Budapest Airport Zrt. által a kedvezményes időszakot követő évben kibocsátott számlákban kerül jóváírásra.
- A kedvezmények kizárólag a menetrend szerinti induló járatokra érvényesek.
- Minden útvonalhoz kötött kedvezmény esetében az összehasonlítási alap az előző év megfelelő menetrendi időszaka.
- A kedvezmények kizárólag a csúcsidőn kívüli járatokra érvényesek. C kategóriás légitársaságoknál az alábbi időszakok minősülnek csúcsidőnek:
  - **Reggeli indulási csúcsidő:** 06:00-07:30
  - **Éjszakai érkezési csúcsidő:** 23:00-05:00
- Az Utaskiszolgálási díjból adott kedvezményre csak abban az esetben jogosult egy adott légitársaság, ha az ösztönzési időszak alatt a légitársaság által a Repülőtérrel szállított összes utasok száma legfeljebb 15%-kal csökkent az előző év ugyanazon időszakához képest.
- D és E kategóriás légitársaságok esetében kérésre határozza meg és hagyja jóvá a Budapest Airport Zrt. a csúcsidőket.
- A kedvezmények érvényesítéséhez a légitársaság üzemeltetője köteles igényét benyújtani a releváns információk szolgáltatásával minden kedvezményes időszak végén, de legkésőbb az egyes üzemelési éveket követő egy éven belül. A kedvezmények pénzügyi teljesítésére nem kötelezik a Budapest Airport Zrt.-t.
- Bármilyen ösztönző kizárólag a kedvezmények összegének az adott légitársaság Budapest Airport Zrt. felé fennálló lejárt tartozásaiba történő beszámításával biztosítható. A Budapest Airport Zrt. jogosult a kedvezmények összegét ennek megfelelően beszámítani. Az ösztönző legkésőbb az ösztönző által érintett időszak (év) végétől számított 2 (kettő) naptári éven belül érvényes és használható fel. Ezen két éves időszakot követően az ösztönző felhasználási időszaka lejár, és a légitársaság elveszíti a felhasználás jogát.
- A Leszállási díjból adott kedvezmények minden esetben a 2.1.1. pont szerinti Leszállási díjra vonatkoznak. A kedvezmények mértéke nem haladhatja meg a kiszámlázott Leszállási díj 100 százalékát.
- Az Utaskiszolgálási díjból adott kedvezmények minden esetben a 2.1.4. pont szerinti Utaskiszolgálási díjra vonatkoznak. Az Utaskiszolgálási díjból adott kedvezmények mértéke nem haladhatja meg a kiszámlázott Utaskiszolgálási díj 100 százalékát.
- Az Utaskiszolgálási díjból adott kedvezmények kizárólag a helyi induló utasokra érvényesek, az átszálló utasok kivételként képeznek ez alól.

### 3.1.1.1. Új desztinációs kedvezmények

#### a) Utasszállító légitársaságok részére (kivéve hosszú távú)

	Első év	Második év	Harmadik év	Negyedik év	Ötödik év
Leszállási díj	100%	75%	50%	25%	10%

#### b) Hosszú távú utasszállító légitársaságok részére

	Első év	Második év	Harmadik év	Negyedik év	Ötödik év
Leszállási díj	100%	100%	75%	50%	25%
Utaskiszolgálási díj	50%				

#### c) Téli új desztináció kedvezmény (kivéve hosszú távú járatok)

	Első téli időszak
Utaskiszolgálási díj	50%

Feltételek:

- A kedvezmény az első Üzemelési Év után, majd az ezt követő 365 napos időszakonként igényelhető. (Jelen kedvezmény alkalmazásában minden érintett év önállóan: *Ösztönzési Időszak*).
- A légitársaságnak az új célállomásra legalább 365 napig vagy két menetrendi időszakig, rövid távú és hosszú távú járat esetén egyaránt minimum heti 2 alkalommal kell üzemelnie.
- Az ösztönzőt az a légitársaság veheti igénybe, amelyik elsőként jelenti be az üzemelést az új célállomásra.
- Amennyiben egy légitársaság újra elkezd az üzemelést egy olyan célállomásra, amely korábban már szerepelt az útvonalhálózatban, csak akkor válik jogosulttá a kedvezményre, ha az ezen célállomásra üzemelő járata(i)nak megszüntetésétől számítva legalább kettő (2) egymást követő menetrendi időszak eltelt, és az adott útvonalon más légitársaság nem működtet járatot.
- Abban az esetben, ha a légitársaság több járatot is indít ugyanarra az új desztinációra az első üzemelési éven belül, úgy minden járatra érvényes a kedvezmény.
- Téli új desztináció kedvezmény akkor adható, ha légitársaság a téli menetrendi időszakban indítja új rövid távú járatát. Ebben az esetben a légitársaság utaskiszolgálási díjkedvezményre ezen első téli menetrendi időszak végéig jogosult.
- „Code-share” üzemeltetés esetében, ha a „code-share” partnerek saját légitársaságaikkal üzemelnek, úgy az a partner jogosult a kedvezményre, amelyik előbb kezdte az üzemelést a saját légitársaságával. Abban az esetben, ha a „code-share” partner - a kedvezmény érvényességi idejének lejártá előtt - is elkezdi járat(ka)t üzemeltetni ugyanarra a desztinációra, úgy ez a fél már nem jogosult a kedvezményre.

#### d) Kis járatsűrűséggel üzemeltetett új útvonalakra adott kedvezmény

	Első év	Második év	Harmadik év
Utaskiszolgálási díj	50%	50%	50%

#### Feltételek:

- A kedvezmény az első Üzemelési Év után, majd az ezt követő 365 napos időszakonként igényelhető. (Jelen kedvezmény alkalmazásában minden érintett év önállóan: *Ösztönzési Időszak*).
- A légitársaság Új Desztináció menetrendszerinti üzemelése esetén az alábbi két esetben jogosult az utaskiszolgálási díjból adott kedvezményre: ha az adott útvonalon legalább 60, de legfeljebb 208 induló menetrend szerinti járatot üzemeltetett a légitársaság, vagy ha az adott útvonalon legalább 11 000, legfeljebb 40 000 a kínált induló férőhelyek száma az Ösztönzési Időszak alatt.
- A kedvezmény csak egész éves üzemelésre adható.
- Nagy gyakoriságú (egy üzemelési éven belül átlagosan legalább heti 6 (hat) járat), egész évben üzemelő hosszú távú járatok esetén az 50%-os kedvezmény az Utaskiszolgálási díjból a 2. és 3. évben vehető igénybe, ha a légitársaság már az 1. évben átlagosan legalább heti 6 (hat) járattal kezdi meg a működést az üzemelési évben. A kedvezmény nem alkalmazható, ha az adott útvonalon vagy annak 100 km-es (a két repülőtér távolsága közúton) körzetében lévő célállomásra a légitársaságok összességében több mint 208 menetrendszerinti járatot üzemeltettek az Ösztönzési Időszak alatt.
- A kedvezmény kizárólag az útvonalhoz kötött kedvezmények (3.1.1. pont) keretében nyújtott leszállási díjkedvezménnyel, valamint az üzemeltetéshez kötött kedvezmények (3.1.2. pont) keretében nyújtott utaskiszolgálási díjkedvezménnyel kombinálható.
- Amennyiben egy légitársaság a menetrend szerinti induló járatok számát 208 fölé, de 364 alá növeli, akkor a fent részletezett ösztönző intenzitása 50%-ról 25%-ra csökken.
- Amennyiben egy légitársaság újra elkezd az üzemelést egy olyan célállomásra, amely korábban már szerepelt az útvonalhálózatban, csak akkor válik jogosulttá a kedvezményre, ha az ezen célállomásra üzemelő járata(i)nak megszüntetésétől számítva legalább kettő (2) egymást követő menetrendi időszak eltelt, és az adott útvonalon más légitársaság nem működtet járatot.

#### e) Új időszakos (szezonális) járatokra adott kedvezmény

	Első év	Második év
Leszállási díj	50%	25%
Utaskiszolgálási díj	25%	-

#### Feltételek:

- A légitársaságnak az új célállomásra legalább kettő ugyanazon (nyári vagy téli) menetrendi szezonon keresztül üzemelnie kell.
- Amennyiben egy légitársaság újra elkezd az üzemelést egy olyan célállomásra, amely korábban már szerepelt az útvonalhálózatban, csak akkor válik jogosulttá a kedvezményre, ha az ezen célállomásra üzemelő járata(i)nak megszüntetésétől számítva legalább kettő (2) egymást követő menetrendi időszak eltelt, és az adott útvonalon más légitársaság nem működtet járatot.
- Piac-specifikus feltétel, hogy amennyiben a szezonális járat indulási helye az Amerikai Egyesült Államokban, Kanadában vagy az Arab-félszigeten található, akkor a kedvezmény mértéke és az ösztönző időszak hossza a 3.1.1.1. b) pontban meghatározottakkal megegyezik.
- Az utas kiszolgálási díjból adott kedvezmény az alábbi további feltételek esetében adható:

- A kedvezmény az első üzemelési időszak (menetrendi szezon) után, majd az ezt követő 365 napos időszakonként igényelhető. (Jelen kedvezmény alkalmazásában minden érintett Szezonális időszak önállóan: *Szezonális Ösztönzési Időszak*).
- A Szezonális Ösztönzési Időszakban legalább 3 hónapon keresztül kell üzemeltetni a járatot, vagy legalább 15 járatot kell üzemeltetni.
- A légitársaság Új Desztináció menetrendszerinti üzemelése esetén jogosult az utaskiszolgálási díjból adott kedvezményre, ha az adott útvonalon legalább 15, Rövid Távú Járat esetén legfeljebb 112 járatot üzemeltetett a Szezonális Ösztönzési Időszak alatt. Hosszú távú járat esetén felső korlát nélkül alkalmazandó a kedvezmény.

### 3.1.1.2. *Frekvencianövelésre adott kedvezmény*

	Első év
Leszállási díj	100%

Feltételek:

- A kedvezmény adott célállomásra vonatkozik, a kedvezményezett időszak az aktuális nyári (téli) menetrendi időszak kezdetétől a következő téli (nyári) menetrendi időszak végéig tart.
- A gépforgalom növekedésnek az adott periódusban el kell érnie a legalább 30 plusz induló gépet az adott légitársaság adott útvonalát tekintve.
- A kedvezmény Éves vagy Szezonális Üzemelés esetén adható.
- A légitársaság - akár új belépő vagy már az adott célállomásra üzemelő légitársaság - plusz gépet üzemeltet, ami az összes légitársasági üzemelést tekintve mind nagyobb járatsűrűséget, mind a kapacitás bővülését eredményezi az adott célállomásra és az adott légitársaság esetében egyaránt.
- A légitársaság nem csökkentette az adott útvonalra vonatkozó teljes kapacitását ugyanahhoz a menetrendi időszakhoz viszonyítva az azt megelőző évben. Amennyiben csökkenés történt, akkor a légitársaság nem jogosult a kedvezményre.
- A kedvezmény csak a légitársaság gépforgalom növekedést jelentő induló gépeire érvényes, a meglévőkre nem.

### 3.1.1.3. *Repülőtér rendszerek*

<b>Belgium</b>	Brüsszel	<i>Brüsszel / Charleroi</i>
<b>Dánia</b>	Koppenhága	<i>Kastrup/Roskilde</i>
<b>Egyiptom</b>	Kairó	<i>Kairó Nemzetközi Repülőtér / Sphinx Nemzetközi Repülőtér</i>
<b>Németország</b>	Düsseldorf	<i>Düsseldorf/Weeze</i>
	Frankfurt	<i>Hahn/Main (International)</i>
	Hamburg	<i>Fuhlsbüttel/Finkenwerder</i>
<b>Finnország</b>	Helsinki	<i>Malmi/Vantaa</i>

<b>Franciaország</b>	Lyon Párizs	<i>Bron/Saint Exupéry Beauvais-Tille Airport/Charles de Gaulle/Le Bourget/Orly</i>
<b>Izrael</b>	Eilat	<i>Ramon Ovda</i>
<b>Lengyelország</b>	Varsó	<i>Chopin / Modlin</i>
<b>Norvégia</b>	Oslo	<i>Gardermoen / Rygge</i>
<b>Olaszország</b>	Milánó Róma Velence	<i>Bergamo-Orio Al Serio/Linate/Malpensa Ciampino/Fiumicino Marco Polo/Treviso</i>
<b>Orosz Föderáció</b>	Moszkva	<i>Domodedovo / Sheremetyevo / Vnukovo / Bykovo /Zhukovsky</i>
<b>Románia</b>	Bukarest	<i>Aurel Vlaicu / Henri Coanda International</i>
<b>Spanyolország</b>	Madrid Tenerife	<i>Barajas/Torrejon North Airport/ South Airport</i>
<b>Svédország</b>	Stockholm Göteborg	<i>Arlanda/Bromma/Skavsta/Vasteras Landvetter / City</i>
<b>Törökország</b>	Isztambul	<i>Ataturk/Sabiha Gokcen International Airport / Istanbul New Airport</i>
<b>Egyesült Királyság</b>	Belfast Bristol Glasgow London	<i>Belfast City Airport/Belfast International Airport Bristol/Filton Internation/Prestwick Airport Gatwick/Heathrow/Luton International Airport/Stansted/ London City Airport</i>
<b>Kína</b>	Sanghaj Peking	<i>Pudong /Hongqiao Beijing Capital / Beijing Daxing</i>
<b>Korea</b>	Szöül	<i>Incheon Airport/ Gimpo International Airport</i>
<b>Amerikai Egyesült Államok</b>	Chicago Philadelphia	<i>O'Hare /DuPage Airport/Gary-Chicago / Chicago Midway / Chicago Executive Airport/ Rockford Philadelphia International / Wings Field Airport/ Northeast Philadelphia / Philadelphia Seaplane Base/ Trenton-Mercer</i>
<b>Kanada</b>	Toronto	<i>Pearson International / Billy Bishop Toronto City / Buttonville Municipal Airport/ Region of Waterloo International Airport/ John C. Munro Hamilton</i>
<b>Ukrajna</b>	Kijev	<i>Zhuliany / Boryspil</i>
<b>Egyesült Arab Emirátusok</b>	Dubaj	<i>Dubai International / Dubai World Central</i>

### 3.1.2. Üzemeltetéshez kötött kedvezményrendszer

#### Általános feltételek az üzemeltetéshez kötött kedvezményekre

- A légitársaság a kedvezmény naptári évében összesen legalább - átszálló, tranzit és 2 éven aluli gyermek utas nélkül számított - 50.000 induló utas forgalmat ért el.
- A Fordulóidő hatékonysági ösztönző, a Kapacitás kihasználtsági ösztönző és a Forgalmennyiségi ösztönző számításának alapja a 12 hónapos gördülő teljesítményadatok.
- A kedvezmények meghatározásakor az adott hónapban érvényes Díjszabályzat feltételeit kell alkalmazni.
- A Budapest Airport Zrt. jogosult a kedvezmény összegét az adott légitársaságnak a Budapest Airport Zrt. felé fennálló lejárt tartozásaiba beszámítani.
- Az üzemeltetéshez kötött kedvezmények egymással és az útvonalhoz kötött kedvezményekkel kombinálhatók.
- A 3.1.2.1., 3.1.2.2. és 3.1.2.3 pont szerinti, üzemeltetéshez kötött kedvezmények összesített mértéke nem haladhatja meg a 14,00 EUR/induló utas értéket.
- A kedvezmény alkalmazása és az utasszám számítása során kizárólag menetrend szerinti járatok vehetők figyelembe az alábbi feltételekkel:
  - A járatok azonos légitársasági kód (IATA/ICAO kód) alatt üzemelnek; vagy
  - A légitársaság-üzemeltetők különböző légitársasági azonosítók alatt működnek, de megfelelnek a következő feltételeknek: azonos légitársaság-azonosító és márkajelzés, vagy központosított döntéshozatal a repülőtér-fejlesztés, az üzemelési irányító központ, a hálózattervezés és a menetrendtervezés terén.
- A vonatkozó számlák és jóváíró számlák ugyanazon ügyfélnek (jogi személynek) kerülnek kiállításra, a légitársaság-üzemeltető írásbeli visszajelzése alapján. Előző menetrendi időszakban a Repülőtérre üzemelő légitársaságok egyesülésével, felvásárlásával elért utasforgalom-növekedésre a kedvezmény nem vonatkozik. A code-share vagy a nem menetrendszerinti járatokkal elért utasszám nem vehető figyelembe a kedvezmény igénylésénél.
- Az üzemeltetéshez kötött kedvezmények - a 3.1.2.1. pont szerinti Forgalmennyiségi, illetve a 3.1.2.4. pont szerinti Csúcsidőn kívüli növekedési ösztönző kivételével - minden esetben a 2.1.4. pont szerinti Utaskiszolgálási díjra vonatkoznak. Az Utaskiszolgálási díjból adott kedvezmények mértéke nem haladhatja meg a kiszámlázott Utaskiszolgálási díj 100 százalékát.

#### 3.1.2.1. Forgalmennyiségi Ösztönző

Induló utasszám	Kedvezmény per induló utas
0-749 999	0,00 EUR
750 000-999 999	1,00 EUR
1 000 000-1 499 999	2,00 EUR
1 500 000-1 999 999	3,00 EUR
2 000 000-2 499 999	4,00 EUR
2 500 000-2 999 999	5,00 EUR
3 000 000 felett	6,00 EUR

#### Feltételek:

- A Budapest Airport Zrt. ezt az ösztönzőt a jelen Díjszabályzat 2.1.4 pontjában meghatározott Utaskiszolgálási díjból biztosítja. A Forgalmennyiségi ösztönző 80%-át azokra az utasokra kell alkalmazni, akik repülőjáratának menetrend szerinti ideje a 3.1.1. pontban meghatározott csúcsidőszakokra esik.
- A kedvezmény mértéke a légitársaságnak az adott havi és az azt megelőző 11 havi teljes, tranzit és 2 éven aluli gyermek utas nélkül számított induló utaslétszámától függ.
- A kedvezmény nem sávosan értendő. Ha a légitársaság a kedvezményes időszakban elért egy adott sávot, úgy az adott sávhoz tartozó kedvezmény vonatkozik a kedvezményes időszak alatt elért összes induló utasra.
- Új üzemelés indítása esetén az első 12 hónap után a teljes induló utasszámnak megfelelő kedvezmény egy összegben kerül elszámolásra oly módon, hogy az év közben esetlegesen már jóváírt kedvezmények levonásra kerülnek.
- Ha a légitársaság a Repülőtér vonatkozásában az üzemelést beszünteti, ezt követően a kedvezményre nem jogosult.
- A Budapest Airport Zrt. jogosult a kedvezmény összegét az adott légitársaságnak a Budapest Airport Zrt. felé fennálló lejárt tartozásaiba beszámítani.

#### 3.1.2.2. Kapacitás Kihasználsági Ösztönző

Kapacitás kihasználtsági mutató	Kedvezmény
85,00% - 85,99%	12%
86,00% - 100%	A kedvezmény (%) 1 százalékponttal nő a Kapacitás Kihasználság minden 1 százalékpontos növekedése esetén.

#### Feltételek:

- A kedvezmény mértéke a légitársaság az adott hónapban és az azt megelőző 11 hónapban, a tranzit és 2 éven aluli gyermekek nélkül számított összesített induló utasszámából és az induló repülőgépeinek összesített kapacitása hányadosából adódó kapacitás kihasználtsági mutatótól függ.
- A Kapacitás Kihasználsági Ösztönző jóváírása azon légitársaságok esetében történik meg, amelyek teljes éves utasforgalma az adott naptári évben, abszolút értékben, meghaladta a légitársaság előző naptári évi teljes éves utasforgalmát.
- Mivel az üzemeltetéshez kötött kedvezmények, beleértve a kapacitás kihasználtsági ösztönzőt is, 12 hónapos gördülő alapon kerülnek jóváírásra, a Budapest Airport Zrt. fenntartja a jogot, hogy a kapacitás kihasználtsági ösztönző adott évben korábban jóváírt összegét a többi üzemeltetési ösztönző okán kiállítandó számlák összegéből levonja a következő évben, amennyiben a légitársaság a fenti bekezdés ii) pontjában meghatározott feltételnek nem felel meg.
- A kedvezmény nem sávosan értendő. A kedvezmény mértéke a kedvezményes időszakban a légitársaság által elért sávhoz tartozó kedvezmény.
- A légitársaság köteles minden, a Repülőtérre üzemeltetett légitársaság fizikai ülészetét a Budapest Airport Zrt. részére menetrendi időszakonként előre

megküldeni. Ennek hiányában a kihasználtsági mutatót a Budapest Airport Zrt. az adott légitársaság típus legmagasabb kapacitásával számolja ki.

- Új üzemelés indítása esetén az első 12 hónap után a teljes kapacitás kihasználtsági mutatójának megfelelő kedvezmény egy összegben kerül elszámolásra oly módon, hogy az év közben esetlegesen már jóváírt kedvezmények levonásra kerülnek.

### 3.1.2.3. Fordulóidő Hatékonysági Ösztönző

Fordulóidő hatékonysági mutató	Kedvezmény
3,4	10%
3,5 fölött	A kedvezmény (%) 1 százalékponttal nő a Fordulóidő Hatékonysági mutató minden 0,1 pontos növekedése esetén.

Feltételek:

- A kedvezmény mértéke a légitársaság a naptári évben, a tranzit és 2 éven aluli gyermekek nélkül számított összesített induló utasszámából és a naptári év átlagos (medián) parkolási idő hányadosából adódó fordulóidő hatékonysági mutatótól függ.
- A kedvezmény nem sávosan értendő. A kedvezmény mértéke a kedvezményes időszakban a légitársaság által elért sávhoz tartozó kedvezmény.
- A Repülőtéren éjszakázó légitársaság esetén az adott légitársaság teljes üzemelésére jellemző átlagos (medián) nappali fordulóidőt kell alapul venni (pl.: 150 fő / 45 perc = 3,33).
- Új üzemelés indítása esetén az első 12 hónap után a teljes fordulóidő hatékonysági mutatójának megfelelő kedvezmény egy összegben kerül elszámolásra oly módon, hogy az év közben esetlegesen már jóváírt kedvezmények levonásra kerülnek.

### 3.1.2.4. Csúcsidőn kívüli növekedési ösztönző

Csúcsidőn kívüli növekedési ösztönző mátrix			
Alaprész: Előző év, éves csúcsidőn kívüli utasforgalom aránya	Alsó határ	Felső határ	Kedvezmény csúcsidőn kívüli induló utasonként (EUR)
1. szint	40%	59,99%	0,50
2. szint	60%	79,99%	1,50
3. szint	80%		3,50
Növekmény rész: Éves csúcsidőn kívüli utas növekmény aránya	Alsó határ	Felső határ	Kedvezmény csúcsidőn kívüli további induló utasonként (EUR)
1. szint	70%	84,99%	15,00
2. szint	85%	94,99%	20,00
3. szint	95%		26,00

## Feltételek:

- A csúcsidőn kívüli növekedési ösztönző a 2025 és 2027 közötti időszakra érvényes. Az értékelési alap a naptári év, visszamenőlegesen 2025. január 1-től alkalmazva.
- A légitársaságnak az adott naptári évben legalább két másik Üzemeltetéshez kötött kedvezményre való jogosultságot kell elérnie, és legalább három útvonalat kell üzemeltetnie az adott naptári évben ahhoz, hogy a csúcsidőn kívüli növekedési ösztönzőre jogosult legyen.
- A Csúcsidőn kívüli növekedési ösztönző két részét egymástól függetlenül számítjuk, azonban egyidejűleg is igényelhetőek, feltéve, hogy a jogosultsági feltételek mindkettőre teljesülnek.
- A légitársaságnak az adott naptári évben az előző naptári évhez képest meg kell haladnia a végleges, összesített utasszámot vagy összesített járatszámot (összes gépmozgást).
- A csúcsidőn kívüli növekedési ösztönző program keretében a Légijármű-üzemeltető akkor tarthatja meg jogosultságát, ha a csúcsidőn kívüli növekedés elérése érdekében a csúcsidőszakból a csúcsidőn kívüli időszakba áthelyezett induló utasok száma egy adott naptári évben nem haladja meg az előző naptári évhez képest az 50 000 induló utast. A Repülőtér-üzemeltető az áthelyezett induló utasok számát levonja az éves csúcsidőn kívüli induló utas növekmény végső számából.
- A csúcsidőn kívüli részarány úgy számítandó, hogy a csúcsidőn kívüli utasok számát elosztjuk az összesített (érkező és induló) utasszámmal. Ezen ösztönző esetében csak a reggel 6:00 és 7:30 óra között induló utasok és a 23:00 és 05:00 óra között érkező utasok számítanak csúcsidőszaki utasnak, minden más utas csúcsidőn kívüli utasnak minősül.

### **3.1.2.5. Környezetvédelmi Ösztönző**

- A Budapest Airport Zrt. 100% kedvezményt biztosít a leszállási díjból a teljesen elektromos meghajtású / szén-dioxid semleges légi járművek használatára, rendszeres utasforgalmi üzemelésben és kutatási vagy fejlesztési próbarepülésekre.
- Az üzemelési követelményeket és feltételeket a Budapest Airport Zrt.-vel előre egyeztetni kell.

## **3.2. Dedikált cargo járatok**

### ***Általános feltételek az útvonalhoz kötött kedvezményekre***

- Bármely kedvezmény mindig az adott üzemelési év után (kedvezményes időszakonként) kerül jóváírásra az azt követő időszakban. A kedvezmény a Budapest Airport Zrt. által a kedvezményes időszakot követő évben kibocsátott számlákban lesz jóváírva.
- A kedvezmények meghatározásakor a kedvezményre jogosító üzemelés első járatának indulásakor érvényben lévő Díjszabályzat ösztönző rendszerét kell alkalmazni. A mindenkor érvényes Díjszabályzat a korábbi években meghirdetett kedvezmények érvényességét nem befolyásolja és a különböző időpontokban érvényes Díjszabályzatok kedvezményrendszerei nem kombinálhatók.
- A kedvezmények az összes új áruszállító járatra érvényesek.
- A kedvezmények érvényesítéséhez a légijárat üzemeltetője köteles igényét benyújtani a releváns információk szolgáltatásával minden kedvezményes időszak végén, de legkésőbb

az egyes üzemelési éveket követő egy éven belül. A kedvezmények pénzbeli teljesítésre nem kötelezik a Budapest Airport Zrt.-t.

- Bármilyen, dedikált cargo járatokra vonatkozó ösztönző kizárólag a kedvezmények összegének az adott légitársaság Budapest Airport Zrt. felé fennálló lejárt tartozásaiba történő beszámításával biztosítható. A Budapest Airport Zrt. jogosult a kedvezmények összegét ennek megfelelően beszámítani. Az ösztönző legkésőbb az ösztönző által érintett időszak (év) végétől számított 2 (kettő) naptári éven belül érvényes és használható fel. Ezen kétéves időszakot követően az ösztönző felhasználási időszaka lejár, és a légitársaság elveszíti a felhasználás jogát.
- A Leszállási díjból adott kedvezmények minden esetben a 2.2.1. pont szerinti Leszállási díjra vonatkoznak.
- A cargo leszállítási díj ösztönzők célja, hogy támogassák további, kiegészítő áruszállító járatok és új útvonalak indítását, illetve a Repülőtér meglévő járatkapacitásának növelését. Ha egy útvonal elindítása vagy egy légitársaság által egy meglévő útvonal kapacitásának növelése nem eredményezi a Repülőtér érintett légiáru-forgalmának összességében történő növekedését, mert csak a Repülőtér meglévő légiáru-forgalmának vagy légiáru-kapacitásának az áthelyezéséről van szó egy másik útvonalra, vagy egy másik fuvarozóhoz, a Budapest Airport Zrt. jogosult az ösztönzők nyújtását megtagadni. Ilyen esetben a Budapest Airport Zrt. erről tájékoztatja a kérelmező légitársaságot.

### 3.2.1. Új desztinációs kedvezmények

#### a) Dedikált áruszállító járat (MTOW > 100 t)

Dedikált áruszállító járat	Első év	Második év	Harmadik év
Leszállási díjkedvezmény minimum heti 1 járat esetén	50%	50%	50%

Feltételek:

- Az új járatnak legalább 365 napig vagy két menetrendi időszakig minimum heti 2 alkalommal kell üzemelnie. A légitársaság - akár új belépő vagy az adott útvonalon már üzemelő légitársaság - plusz járatot üzemeltet, ami az összes légitársasági üzemelést tekintve mind nagyobb járatsűrűséget, mind a kapacitás bővülését eredményezi az adott útvonalon.
- Abban az esetben, ha a légitársaság több áruszállító járatot is indít ugyanarra az új desztinációra az első üzemelési éven belül, úgy minden járatra érvényes a kedvezmény.
- Amennyiben egy légitársaság újra elkezd az üzemelést egy olyan célállomásra, amely korábban már szerepelt az útvonalhálózatban, és ő vagy egy másik légitársaság üzemeltette, csak akkor válik jogosulttá a kedvezményre, ha az ezen célállomásra üzemelő járata(i)nak megszüntetésétől számítva legalább kettő (2) egymást követő menetrendi időszak eltelt, és az adott útvonalon más légitársaság nem működtet járatot.
- Amennyiben egy légitársaság újra elkezd az üzemelést egy olyan célállomásra, amely korábban szerepelt a Budapest Airport Zrt. útvonalhálózatában, és ő üzemeltette, jogosulttá válik a kedvezményre, viszont az újraindítás esetén a korábbi kedvezmény számítási időszaka folytatódik, és nem indul újra az első évtől. Tehát pl. 2 év üzemelés és 1 év szünet után az újra indulás első éve kedvezmények tekintetében a 3. évnél minősül.

### 3.2.2. Frekvencianövelésre adott kedvezmény

#### a) Dedikált áruszállító járat [MTOW > 100 t]

Dedikált áruszállító járat	Első év	Második év	Harmadik év
Leszállási díjkedvezmény minimum heti 1 járat esetén	50%	50%	50%

#### Feltételek:

- A légitársaság - akár új belépő vagy már az adott útvonalon üzemelő légitársaság - plusz járatot üzemeltet, ami az összes légitársasági üzemelést tekintve mind nagyobb járatsűrűséget, mind a kapacitás bővülését eredményezi az adott útvonalon.
- A gépforgalom növekedésnek az adott útvonalon, éves szinten el kell érnie a fent megjelölt növekedést, a megelőző év azonos menetrendi időszakához viszonyítva. A kedvezmény megadásának időszaka az aktuális nyári (téli) menetrendi időszak kezdetétől a következő téli (nyári) menetrendi időszak végéig tart.
- Az új járatnak legalább 365 napig vagy két menetrendi időszakig, minimum heti plusz 1 alkalommal kell üzemelnie.
- A kedvezmény csak a növekményre értendő, a már meglévő járatokra nem.
- A kapacitásbővítést eredményező frekvencianövelésre adott kedvezmény kiszámítása a légitársaság összes és tényleges időszaki induló MTOW növekménye alapján történik.

# I. melléklet

## A Szabályozott Tevékenységek listája

A repülőtér üzemeltetői tevékenység és a légi járművekhez kapcsolódó tevékenységek alatt a következő szolgáltatások bármelyikét, illetve a szükséges infrastruktúra rendelkezésre állásának biztosítását, bármely kapcsolódó infrastruktúra takarítását, energiaellátását vagy karbantartását kell érteni:

- a) repülőtér futópálya, guruló utak, forgalmi előterek;
- b) repülőtér világítás és navigációs eszközök,
- c) légiforgalmi irányító szolgálat elhelyezését szolgáló létesítmények;
- d) légi jármű állóhelyek (ideértve a felvezetést is);
- e) légitársaságok operatív működését támogató területek;
- f) környezetvédelmi kockázatot ellenőrző szolgáltatások;
- g) repülőtér biztonság és úthálózat;
- h) a jogellenes cselekmények elleni védekezéshez előírt infrastruktúra;
- i) kerítésvédelem;
- j) katasztrófavédelem és tűzoltóság;
- k) légi járművektől származó zajszennyezés csökkentése, illetve megelőzése.

Utaskezeléshez kapcsolódó tevékenységek alatt a következő szolgáltatások bármelyikét kell érteni:

- a) jegykezelő pultok bérbeadása (kivéve a légitársasági jegyértékesítő pultokat);
- b) közös használatú terminál berendezések (CUTE) fenntartása;
- c) utashidak, Budapest Airport Zrt. buszok üzemeltetése;
- d) utasterek, érkezési és indulási oldali várók (kivéve a VIP várók);
- e) rendőrség, határőrség és vámkezelés által használt területek;
- f) utasbiztonságot szolgáló berendezések és szolgáltatások (ideértve a zártláncú biztonsági kamerákat is);
- g) a poggyászfeladáshoz, -kezeléshez és -kiadáshoz kapcsolódó infrastruktúra üzemeltetése és karbantartása;
- h) nyilvános mellékhelyiségek, liftek, mozgólépcsők, mozgójárdák;
- i) járat információs rendszer és hangosbemondók.

## II. melléklet

### Az Árplafon

#### II.1 Az Árplafon kiszámításának módszere és értéke

A Budapest Airport Zrt. a 2017-2021. közötti Díjszabályzat-periódusban a Rendelet 6-7. §-ában és 3. sz. mellékletében foglaltak szerinti alapértelmezett Árplafont alkalmazza.

Az alapértelmezett árplafon három tényezőtől függ:

- (i) a megelőző években a repülőtér üzemben tartója által a repülőtérrel kapcsolatosan megvalósított beruházások összköltsége,
- (ii) a megelőző két évben tapasztalt átlagos forgalomnövekedés mértéke,
- (iii) az aktuális HICP.

A számításnak teljes mértékben objektív, azaz szubjektív értékítélettől mentes alapokon kell állnia. Az árplafon a következőképpen kerül meghatározásra:

Az új időszak első évében érvényes alapértelmezett árplafon = az előző időszak ötödik évében érvényes árplafon x (1+(Y<sub>1</sub> tényező utasforgalom pontszám + Y<sub>2</sub> tényező beruházás pontszám) x HICP szerinti inflációs ráta)).

$$\text{Áp}_{\text{ú}} = \text{Áp}_{\text{ú}-1 \text{ év}} \times (1+Y \times \text{HICP szerinti inflációs ráta})$$

ahol:

Áp<sub>ú</sub>: az új időszak első évében érvényes árplafon

Áp<sub>ú-1 év</sub>: az előző időszak ötödik évében érvényes árplafon

HICP: a Rendelet 3.1.2. pont szerinti harmonizált fogyasztói árindex

és

$$Y = Y_1 + Y_2$$

ahol:

Y: ún. „Y” tényező

Y<sub>1</sub>: tényező utasforgalom pontszám

Y<sub>2</sub>: tényező beruházás pontszám

Az „Y” tényező a következőképpen kerül meghatározásra:

a) Az „Y” nem lehet 0-nál kisebb (az alapértelmezett árplafon legkisebb mértéke tehát megegyezik a korábbi években érvényes árplafonnal),

b) Az „Y” a HICP szerinti inflációs ráta 0, 25, 50, 75 vagy 100%-a lehet (vagyis az alapértelmezett árplafon maximum a HICP szerinti inflációs rátával azonos mértékben emelkedhet).

A múltbeli beruházások és a közelmúltban tapasztalt forgalomnövekedés egyaránt hozzájárulnak az „Y” tényező pontszámokhoz. A két tényező közötti kapcsolat additív, és nem multiplikatív, vagyis a két kategóriában nyert pontszámok összeadódnak. Az „Y” tényező azonban nem haladhatja meg a HICP szerinti inflációs ráta 100%-át, és az értékek nem vihetők át a későbbi időszakokra.

Utast forgalom „Y<sub>1</sub>” pontszám:

Átlagos utaslétszám-növekedés a megelőző két évben <sup>1</sup>	Utast forgalom “Y <sub>1</sub> ” pontszám
0% alatti átlagos éves növekedés	100%
0 és 2,99% közötti átlagos éves növekedés	75%
3 és 5,99% közötti átlagos éves növekedés	50%
6 és 8,99% közötti átlagos éves növekedés	25%
9% feletti átlagos éves növekedés	0%

Múltbéli beruházások értéke „Y<sub>2</sub>” pontszám:

A repülőtér üzemben tartójának összes beruházása a megelőző 5 évben <sup>2</sup>	„Y <sub>2</sub> ” tényező tőkeberuházási pontszám
Beruházások > a 4-5. év átlagos EBITDA <sup>3</sup> 4-szerese	100%
Beruházások > a 4-5. év átlagos EBITDA 3,5-szerese	75%
Beruházások > a 4-5. év átlagos EBITDA 3,0-szorosa	50%
Beruházások > a 4-5. év átlagos EBITDA 2,5-szerese	25%
Beruházások < a 4-5. év átlagos EBITDA 2,5-szerese	0%

Az ötéves díjszámítási időszak első évében (2022) érvényes árplafon-érték: 20,40 euró.  
Az ötéves díjszámítási időszak második évében (2023) érvényes árplafon-érték: 24,20 euró.  
Az ötéves díjszámítási időszak harmadik évében (2024) érvényes árplafon-érték: 27,82 euró.  
Az ötéves díjszámítási időszak negyedik évében (2025) érvényes árplafon-érték: 28,77 euró.  
Az ötéves díjszámítási időszak ötödik évében (2026) előreláthatólag érvényes árplafon-érték: 29,98 euró.

<sup>1</sup>A megelőző két év az előző ötéves díjszabási időszak 4. és 5. évét jelenti. Az átlagos érték számtani átlagként számítható.  
<sup>2</sup>Esetleges vállalatfelvásárlások hatásainak figyelembevétele nélkül. Számítása a repülőtér üzemben tartója auditált pénzügyi jelentéseire alapul, vagyis nem tesz különbséget a légitforgalmi és a kereskedelmi beruházások között, illetve nem tartalmazza a repülőtér üzemben tartója mérlegében nem szereplő beruházásokat.  
<sup>3</sup>Az EBITDA jelenti a kamatot, az adókat, az értékvesztést és értékcsökkenés levonása nélkül, az általánosan elfogadott nemzetközi számviteli elvekkel összhangban számított eredményt az adott számítás időszakaiban (anélkül, hogy a nem készpénz jellegű tételek miatti módosítást kétszer vennék figyelembe és kizárva a rendkívüli tételeket).

## II.2 Az Árplafon lehetséges módosításai

Az árplafon módosítás kizárólag a Kormányrendeletben és a Rendeletben meghatározott esetekben lehetséges.

### II.2.1 A körülmények lényeges megváltozása

A Budapest Airport Zrt. a körülmények olyan kivételes és jelentős megváltozása esetén is kérheti az árplafon felülvizsgálatát, amelyek az üzemeltetési feltételeket jelentősen megváltoztatják és a Budapest Airport Zrt.-nek fel nem róható okból következtek be, feltéve, ha a Budapest Airport Zrt.

- a) minden elvárható lépést megtett a kedvezőtlen hatás mérséklésére,

b) a Díjszabályzat vagy az árplafon forgalomhoz kapcsolódó módosítását végrehajtotta, amennyiben a változás a forgalomhoz kapcsolódik, és ennek hatásait figyelembe vette.

A fenti esetben - az eljárás rövidítéséről szóló indoklás megadásával - a Budapest Airport Zrt. az árplafon vagy a Díjszabályzat módosításának érvénybe lépése előtt kevesebb, mint négy hónappal is kezdeményezheti a konzultáció lefolytatását. A konzultációt a Díjszabályzat módosítása vagy az árplafon felülvizsgálata iránti kérelem benyújtását megelőzően, a Díjszabályzat III. mellékletében meghatározott konzultációs eljárás szerint kell lefolytatni, és a repülőtér használók módosítással kapcsolatos álláspontját a kérelemhez mellékelni kell.

### ***II.2.2 Eltérés az árplafontól (bevételekiesés vagy többlet)***

Amennyiben valamely évben a tényleges bevételek elmaradnak a Rendelet szerint megengedett szinttől, a Budapest Airport Zrt. a különbséget az adott ötéves díjszabási időszakon belül átviheti a következő évekre, de nem viheti át a következő ötéves díjszabási időszakra. Az ilyen bevételekiesések az egyes évek közötti átvitel során nominális értéken számíthatók, így a Budapest Airport Zrt. kamatbevételekiesés beszámításával nem élhet.

Amennyiben a tényleges bevételek - az esetleges bevételekiesések átvitelének elszámolása után - meghaladják a Rendelet szerint megengedett értéket, a különbséget a következő évben egyösszegű kifizetésként vissza kell juttatni a légitársaságoknak aszerint felosztva, hogy az adott légitársaság a szabályozott összbevétel mekkora százalékát fizette ki a többletfizetés évében. Az ilyen többletbevételek után kamat nem számítható, és a Budapest Airport Zrt. a következő évben nominális értéken köteles a légitársaságok számára a visszafizetést egy összegben teljesíteni.

### ***II.2.3 Pótlólagos állami repülésbiztonsági és légiközlekedés-védelmi előírások***

Az Árplafon vagy a Díjszabályzat módosítható annak érdekében, hogy a Budapest Airport Zrt. az előírt újabb légiközlekedés biztonsági vagy védelmi szabályoknak megfelelő állapot megteremtésével felmerült költségeit átháríthassa a légitársaságokra.

A fentiek szerinti indokolással benyújtott kérelmet a légiközlekedési hatóság az eset összes körülményeinek mérlegelése alapján bírálja el, azonban a Budapest Airport Zrt. igazolja, hogy

- a) olyan új légiközlekedés biztonsági vagy védelmi előírásról van szó, amelynek kihirdetése vagy közlése nem a Kormányrendelet hatálybalépését megelőzően történt; és;
- b) az új előírás jelentősen megnöveli a Budapest Airport Zrt. jövőbeli működési költségeit, vagy jelentős egyszeri beruházást tesz szükségessé.

### ***II.2.4 Helyettesítő megállapodás légitársasági ügyfelekkel***

A Budapest Airport Zrt. abban az esetben is kérheti az árplafon módosítását és a Díjszabályzat más előírásainak módosítását a légiközlekedési hatóságnál, ha igazolja, hogy a kérelem alapjául szolgáló új kereskedelmi szerződését a repülőtér használó, az előző 12 hónap utasforgalmát alapul véve az utasok létszámának legalább 70 százalékát szállító légitársaságok támogatják. Ebben az esetben a kérelemhez mellékelni kell a kérelem alapjául szolgáló új kereskedelmi szerződést is, amit a kérelem elbírálása során a légiközlekedési hatóság figyelembe vesz.

### **III. melléklet**

#### **Díjmegállapítás és konzultációs eljárás**

A Díjak megállapításának és kihirdetésének menetrendjét a Kormányrendelet, a Rendelet és a repülőtér használók elvárásainak megfelelően alakítja a Budapest Airport Zrt. A Díjak kialakításában a repülőtér használókkal folytatott konzultációs eljárás is szerepet játszik.

#### **III.1 A konzultációs eljárás általános menetrendje**

A konzultáció menetrendjét a díjak hatályba lépésének időpontja (HI) határozza meg.

HI - 210 nap	Találkozó és előzetes eszmecsere az IATA és a fő repülőtér használók díjképzésben járatos képviselőivel.
HI - 180 nap	Javaslatok kidolgozása a Budapest Airport Zrt.-n belül.
HI - 150 nap	A következő év Díjaira vonatkozó javaslat kiküldése az érintetteknek és konzultáció.
HI - 120 nap	Az LH jóváhagyása Konzultációs időszak.
HI - 60 nap	A következő évi Díjak megjelentetése.

A Budapest Airport Zrt. az ötéves időszakra vonatkozó Díjszabályzatra és árplafonra vonatkozó konzultációt ötéves gyakorisággal, a Díjszabályzat és az árplafon ötéves időszakon belüli esetleges módosítására vonatkozó konzultációt pedig a módosításhoz kapcsolódóan, szükség szerinti gyakorisággal tartja meg a repülőtéri használók részére. Amennyiben ugyanakkor egy adott naptári évben a Díjszabályzat vagy az árplafon módosítására vonatkozó konzultációra nem kerül sor, a Budapest Airport Zrt. az adott naptári évben egy alkalommal ebben az esetben is tart konzultációt a repülőtér használók részére.

#### **III.2 Elvárások**

A Díjak kialakításánál a repülőtér használók elvárásai a következők:

- átláthatóság,
- diszkrimináció-mentesség,
- Díjak általános csökkentése,
- a Díjak súlypontjának áthelyezését oly módon, hogy azokat inkább az utas fizesse meg, mint a légitársaság,
- az átszálló utasok és az induló utasok közötti Utaskiszolgálási díj különbségének csökkentése.

#### **III.3 A díjak kialakítása**

A Díjak megállapítása a következő lépésekben történik meg, amelynek része egy hasonló konzultációs folyamat.

1. A következő év utas- és gépmozgás számának előrejelzése.
2. Az Árplafon kiszámítása, figyelembe véve az inflációs rátát és a módosító tényezőket.
3. Meghatározni az elérni kívánt utasonkénti díjat a következő évre.
4. Megállapítani a díjakat, amelyekkel elérhetjük a meghatározott éves per utas díjat.
5. Konzultációs folyamat, amelynek része a konzultációs dokumentum kiállítása és az azt követő éves díjszabás konzultáció a légitársaságokkal és az IATA-val.
6. Az előző lépések eredményeképpen megállapítani a végleges Díjakat, amelyeket a Budapest Airport Zrt. a következő évben alkalmazni fog.

A fentiekből látszik, hogy a Díjak alakításában elsődleges szerepet játszik az Árplafon alakulása, amelynek több tényezője is van:

- harmonizált fogyasztói árindex (HICP),
- az utas és gépmozgás előrejelzés.

Az első tényezőt csak az adott évet megelőző év második felében ismerjük meg és a második tényezőre is elmondható, hogy annál pontosabb, minél később készül el.

Az előzőek, valamint a repülési iparágra jellemző állandóan és gyorsan változó külső körülmények miatt nem lehetséges a Díjak hosszú távú megállapítása. A Budapest Airport Zrt. ezért évenként alakítja ki a Díjait, de hosszú távra (5 éves időszakra vonatkozóan) kötelezettségeket vállal.

### III.4 A konzultációs eljárásban részt vevő légitársasági képviselők listája

#### 2021. augusztus

Sorszám	Vállalat
1	Jet2.com
2	IATA
3	Emirates
4	El-Al
5	DHL
6	Ryanair
7	LOT
8	TAP Portugal
9	Turkish Airlines
10	Wizz Air
11	BUD

#### 2021. október

Sorszám	Vállalat
1	EL AL Israel Airlines
2	Emirates
3	IATA
4	IAG
5	Jet2.com
6	KLM
7	LOT
8	Menzies HU
9	Ryanair
10	Turkish Airlines
11	Wizz Air
12	Qatar Airways
13	BUD

#### 2022. október

Sorszám	Vállalat
1	Air France
2	El-Al
3	Emirates
4	IATA

5	IAG
6	Jet2.com
7	LOT
8	Lufthansa
9	Ryanair
10	Smartwings
11	BUD

#### 2023. október

Sorszám	Vállalat
1	BlueBird
2	Brussels Airlines
4	Celebi GH
5	DHL
6	easyJet
7	El Al
8	Emirates
9	IAG
10	IATA
11	Jet2.com
12	KLM
13	Korean Air
14	LOT
15	Qatar Airways
16	Ryanair
17	Smartwings
18	Swiss International Airlines
19	Turkish Airlines
20	Wizz Air
21	BUD

#### 2024.október

Sorszám	Vállalat
1	Air France
2	Air Hungary
3	Brussels Airlines
4	Légiközlekedési hatóság
5	Celebi GH
6	DHL
7	easyJet
8	Egyptair
9	Emirates
10	European Air Transport Leipzig
11	IAG
12	IATA
13	Jet2.com

14	KLM
15	Korean Air
16	LOT
17	Lufthansa Group
18	Luxair
19	Menzies
20	Qatar Airways
21	Ryanair
22	Turkish Airlines
23	Wizz Air
24	BUD

#### 2025. október

Sorszám	Vállalat
1	Aer Lingus
2	Air France
3	Bluebird Airways
4	Légiközlekedési hatóság
5	Celebi GH
6	China Eastern Airlines
7	China Southern Airlines
8	Condor
9	DHL
10	easyJet
11	Emirates
12	IAG
13	IATA
14	Jet2.com
15	KLM
16	LOT Polish Airlines
17	Lufthansa Csoport
18	Menzies Aviation
19	Ryanair
20	Smartwings
21	Turkish Airlines
22	Wizz Air
23	BUD

## IV. melléklet

### Előkalkulációs kérelem nyomtatvány BUDAPEST Airport

#### Proforma invoice request form

##### AIRLINE DATA

Name of Airline	
Address of Airline	
Invoicing Address of Airline	
Airline Tax Registration	
E-invoicing e-mail address(es) of Airline	
Contact person	Name:
	E-mail:
	Phone:

##### AIRCRAFT/FLIGHT DATA

Aircraft type	
Registration	
Flight ID	
Estimated time of arrival BUD (UTC)	
Estimated time of departure BUD (UTC)	
MTOW	
Capacity	
<u>Comments:</u>	

## V. melléklet

### A Szabályozott tevékenységekhez kapcsolódó minőségi megfelelés

A Budapest Airport Zrt.-nek meg kell felelnie a Szabályozott Tevékenységekhez kapcsolódó objektív és szubjektív minőségi elvárásoknak. A megfelelést pénzügyi ösztönző korrekció rendszer biztosítja.

#### V.1 A Szabályozott Tevékenységekhez kapcsolódó szolgáltatások minőségi szintjének fenntartására vonatkozó pénzügyi ösztönzők rendszere

Az értékelési rendszernek tartalmaznia kell, hogy a Budapest Airport Zrt. a tényleges szolgáltatásminőség elégtelen volta miatt köteles az egy utasra jutó árplafont legfeljebb 5%-kal csökkenteni (legfeljebb 2,5%-os csökkentéssel a repülőtéri infrastruktúra rendelkezésre állására vonatkozó objektív, illetve legfeljebb 2,5%-os csökkentéssel a fogyasztói elégedettségi felmérések szubjektív értékelése alapján).

Az elégtelen szolgáltatásminőség miatti pénzügyi ösztönző korrekciók alkalmazására 2007. első negyedévtől kerül sor.

A szolgáltatásminőség elégtelensége miatti pénzügyi ösztönző korrekciók összegét a Budapest Airport Zrt. köteles naptári negyedévenként meghatározni, és a negyedév végét követő 30 napon belül köteles az LH részére a szolgáltatás minőségéről szóló jelentését átadni. Az LH a Díjszabályzatban foglaltak betartásának ellenőrzése keretében arra is kitérhet, hogy a tényleges szolgáltatásminőség megfelel-e a Budapest Airport Zrt. által készített jelentésnek.

A Budapest Airport Zrt. a naptári év végét követő 120 napon belül köteles légitársasági ügyfelei számára a pénzügyi ösztönző korrekciók összegét az érintett évben tőlük a Szabályozott Tevékenységeken realizált árbevételel arányosan egy összegben visszatéríteni.

Amennyiben az objektív értékelési szempontokhoz kapcsolódó pénzügyi ösztönző korrekció kizárólag a repülőtér egyik termináljához tartozó létesítményekhez kapcsolódik, akkor azt kizárólag az adott terminált használó légitársaságok között kell felosztani.

#### V.2 A Repülőtéri infrastruktúra rendelkezésre állására vonatkozó objektív tényezők

Az objektív mérések elsődleges célja a Budapest Airport Zrt. által nyújtott szolgáltatások tényleges teljesítményének feltérképezése a repülőtér infrastruktúrájának a rendelkezésre állására vonatkozóan, a Rendelet 4. számú mellékletében előírt 6 teljesítménykritériumra vonatkozóan. A repülőtéri infrastruktúra kritériumai és pénzügyi hatásai és az ezek határértékeit megállapító légitársasági konzultációk menetrendje a VI. számú mellékletben találhatóak.

Az objektíven mérhető teljesítménykritériumok a következők:

- futópályák rendelkezésre állása;
- légi jármű állóhelyek rendelkezésre állása;
- csomagkiadó rendszer rendelkezésre állása;
- induló csomagkezelő rendszer rendelkezésre állása;
- utashidak rendelkezésre állása;
- utashidakkal rendelkező terminálok utashidat használó utasok aránya.

A mérési rendszer és határértékek kialakítása a Rendelet előírásai alapján a légitársaságokkal történő konzultáció keretében valósult meg, melynek eredményéről az LH

tájékoztatásra került. A konzultációk keretében megtörtént a mérési rendszer, mért paraméterek, 6 teljesítménykritériumra vonatkozó célértékek, a téli és nyári menetrendre vonatkozó csúcsidők, valamint az értesítési rendszer elfogadása. A méltányossági tényezők figyelembevételével mért értékekhez viszonyítva figyelhető meg a célértékek teljesülése a Rendeletben előírt teljesítménykritériumokra vonatkozóan.

A Budapest Airport Zrt. a 6 teljesítménykritériumra vonatkozó méréseket több szakterület bevonásával végzi (Üzemeltetés, Informatikai Igazgatóság). Az egyes teljesítménykritériumokra vonatkozó mérési adatokat Budapest Airport Zrt. kijelölt adatgazdái gyűjtik be, a területeken kijelölt adatgyűjtésért felelősöktől havi rendszerességgel. Az adatgyűjtésért felelősök feladata a mérési adatok elektronikus naplóban történő rögzítése, az adatgazdák feladata a mérési adatok eredményeinek összesítése. Az adatgazdák felelőssége továbbá az egyes teljesítménykritériumokhoz tartozó csúcsidőszakok meghatározása a téli és a nyári menetrendhez.

A Rendeletben előírt értesítési rendszer - mely szerint a 6 létesítmény esetében a karbantartások tervezéséről egy hétre előre, felújítások esetén egy hónapra előre értesíteni kell a légitársaságokat - elektronikus úton (e-mail) történik a Repülőtérforgalmi Főosztály vezetésével.

### **V.3 Az objektív mérésekre vonatkozó tartalmi követelmények**

#### ***V.3.1 Futópályák rendelkezésre állása***

A Repülőtér forgalomirányítása által kiadott NOTAM kiadási kérelmek, valamint a repülésüzem-vezető szolgálat által vezetett havi szolgálati naplóban minden a futópályát érintő esemény rögzítésre kerül. A rögzítésre kerülő információk a következők:

- az esemény pontos időpontja (kezdeti és vége óra/perc pontossággal);
- az esemény időtartama;
- az esemény pontos leírása;
- az esemény helye;
- az esemény tervezett, illetve nem tervezett volta.

#### ***V.3.2 Légijármű állóhelyek rendelkezésre állása***

A Repülőtér forgalomirányításának repülésüzem-vezető szolgálata által vezetett havi szolgálati naplóban minden a légijármű állóhelyeket érintő esemény rögzítésre kerül. A rögzítésre kerülő információk a következők:

- az esemény pontos időpontja (kezdeti és vége óra/perc pontossággal);
- az esemény időtartama;
- az esemény pontos leírása;
- az esemény helye;
- az esemény tervezett, illetve nem tervezett volta.

#### ***V.3.3 Csomagkiadó rendszerek rendelkezésre állása***

Az üzemeltetés által vezetett havi esemény naplóban minden a csomagkiadó rendszert érintő esemény rögzítésre kerül. A rögzítésre kerülő információk a következők:

- az esemény pontos időpontja (kezdeti és vége óra/perc pontossággal);
- az esemény időtartama;
- az esemény pontos leírása;
- az esemény helye;
- az esemény tervezett, illetve nem tervezett volta;
- az esemény Budapest Airport Zrt.-nek felróhatósága.

#### **V.3.4 Induló csomagkezelő rendszer rendelkezésre állása**

Az üzemeltetés, valamint az informatikai igazgatóság által vezetett havi eseménynaplóban minden, a csomagkiadó rendszert érintő esemény rögzítésre kerül. A rögzítésre kerülő információk a következők:

- az esemény pontos időpontja (kezdeti és vége óra/perc pontossággal);
- az esemény időtartama;
- az esemény pontos leírása;
- az esemény helye;
- az esemény tervezett, illetve nem tervezett volta;
- az esemény Budapest Airport Zrt.-nek felróhatósága.

#### **V.3.5 Utashidak rendelkezésre állása**

A Repülőtér két terminállal rendelkezik, amelyből csak a 2. Terminálon üzemeltet utashidakat (2A és 2B Terminálon egyaránt). Az üzemeltetés által vezetett havi esemény naplóban minden az utashidakat érintő esemény rögzítésre kerül. A rögzítésre kerülő információk a következők:

- az esemény pontos időpontja (kezdeti és vége óra/perc pontossággal);
- az esemény időtartama;
- az esemény pontos leírása;
- az esemény helye;
- az esemény tervezett, illetve nem tervezett volta,
- az esemény Budapest Airport Zrt.-nek felróhatósága.

#### **V.3.6 Utashidakkal rendelkező terminálok utashidat használó utasok aránya**

A Repülőtér két terminállal rendelkezik, amelyből csak a 2. Terminálon üzemeltet utashidakat (2A és 2B Terminálon egyaránt). Ezért a teljesítménykritérium számításánál jelenleg csak a 2. Terminál utasainak arányát vesszük figyelembe. Az adatokat a forgalmi szakágazat az AODB programból nyeri.

Rögzítésre kerül továbbá minden egyes létesítmény tekintetében a légitársaság értesítése az esetleges lezárásokkal kapcsolatban, amely a Budapest Airport Zrt. levelezéséből visszakereshető.

Az eredményekből ily módon pontosan megállapítható az adott létesítmény rendelkezésre állása, illetve az események jellege, amely alapján eldönthető, hogy a méltányossági tényezők figyelembe vehetők-e.

A Rendelet előírása értelmében a mérés módszerének áttekintését és a mérések eredményeiből való jelentéskészítést a Budapest Airport Zrt. elvégzi.

A mérési adatbázist, valamint a mérések helyességét az LH negyedéves rendszerességgel felülvizsgálja, majd jóváhagyás után a Budapest Airport Zrt. a mérések során feltárt jelenségeket rövid szöveges elemzéssel kísért illusztratív diagramok segítségével bemutatja, tanulmány formájában. A kész eredményeket a Budapest Airport Zrt. mind az LH részére, mind a légitársaságok részére megküldi magyar és angol nyelven a Rendelet által meghatározott időpontban.

Az objektív mérések eredményeit tekintve a Budapest Airport Zrt. minden negyedévben az előre meghatározott és jóváhagyott célérték felett teljesített.

#### **V.4 A Repülőtéri infrastruktúra minőségére és az utas/ügyfél elégedettségre vonatkozó szubjektív tényezők (ASQ [airport service quality] elégedettségi felmérés)**

A Budapest Airport Zrt.-nek biztosítania kell, hogy az általa üzemeltetett összes létesítmény továbbra is részt vesz a negyedévente bonyolított IATA/AETRA Global Airport Monitor Survey felmérésben, vagy ennek megszűnte esetén ennek megfelelő felmérésben. Mivel a IATA/AETRA felmérés megszűnt, 2006-tól a Budapest Airport Zrt. az ACI (Airports Council International) / ASQ (airport service quality) felmérésben (a továbbiakban: Felmérés) vesz részt.

A Budapest Airport Zrt. elsődleges célja, hogy feltérképezze az utasok és a légitársaságok véleményét a repülőtér által nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatban. A kapott eredmények összehasonlíthatók a felmérésben szereplő más repülőterek szolgáltatásaival. A repülőtéri infrastruktúra minőségére és az utas/ügyfél elégedettségre vonatkozó szubjektív tényezők a VII. számú mellékletben találhatók.

Az ACI (Airports Council International) piackutató ügynöksége negyedévente biztosítja a felmérés lebonyolításához szükséges üres kérdőíveket, a kitöltött és hozzá eljuttatott kérdőívek feldolgozását, az eredmények elektronikus és nyomtatott formában való elkészítését negyedéves rendszerességgel, valamint kérdéses esetekben a szakmai egyeztetést, konzultációt. A felmérésben 1-5-ig skálán kell értékelni a kérdőívben megadott szolgáltatások színvonalát, melyből egy átlagos pontérték születik. A piackutáshoz szükséges terepmunka lebonyolítását a Rendelet követelményeinek megfelelően harmadik, független piackutató ügynökség végzi.

Amennyiben a Felmérés a Budapest Airport Zrt.-nél az utaskiszolgálás, a repülési tevékenység vagy az infrastruktúra biztosítása területén a Budapest Airport Zrt. által nyújtott szolgáltatások bármelyikét „jóval átlag alattinak” minősíti, a Budapest Airport Zrt.-nek a Felmérés megjelenését követő három hónapon belül - tájékoztató jelleggel - korrekciós intézkedési tervet kell benyújtania az LH-hez.

Amennyiben az utaskiszolgálás, a repülési tevékenység vagy az infrastruktúra biztosítása területén a Budapest Airport Zrt. által nyújtott szolgáltatások bármelyikének minősítése négy egymást követő negyedéves jelentésben „jóval átlag alatti” marad, a Budapest Airport Zrt.-nek annyszor 0,25%-kal csökkentenie kell az árplafont, ahány kategóriában a fenti feltételek fennálltak. Egy kategória által kiváltott csökkentés mindaddig hatályban marad, amíg a minősítés nem javul. A pénzügyi ösztönző korrekciók mértéke összesen legfeljebb 2,5% lehet.

A szubjektív mérések eredményeit tekintve a Budapest Airport Zrt. négy egymást követő negyedévben az előre meghatározott és jóváhagyott célérték felett teljesített.

A Budapest Airport Zrt. eltérését a referenciaátlagtól a VIII. számú melléklet részletezi. A Budapest Airport Zrt. teljesítménye 22 kategóriában javult vagy szinten maradt, ami az összes kategória több mint felét eredményezi.

Az ACI és a részt vevő repülőterek közötti szerződésben szerepel egy titoktartási klauzula, amely szerint a repülőterek adatai nem adhatók ki harmadik fél számára. Ezért a konkrét számadatok ebben a jelentésben nem szerepelnek.

#### **V.5 A szolgáltatás minőségével és a biztonság menedzselésével kapcsolatos folyamatok, teljesítmények és célok áttekintése**

A Budapest Airport Zrt. a polgári légitörvények védelmének szabályairól szóló 169/2010. (V. 11.) kormányrendelet 17. §-a értelmében alaptevékenységével összefüggésében végzi - többek között - az utasok és kézipoggyászainak védelmi célú átvizsgálását. Az átvizsgálás végrehajtása, illetve az átvizsgáláshoz alkalmazott berendezések alkalmazása a Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletében foglaltak alapján, az Európai Unió összes tagállamában egységesen alkalmazott módon történik.

A VII. számú mellékletben érintett ASQ adatokon felül (amelyek egyébként tartalmazzák a biztonsági szolgáltatások minőségével kapcsolatos adatokat, mint például a biztonsági személyzet udvariassága és segítőkészsége, a várakozási idő és a szubjektív biztonságérzet) a Budapest Airport Zrt. minden egyéb tekintetben is törekszik arra, hogy a biztonsági folyamatok a lehető legkevesbé zavarják az utasokat és azok a légitörvények-védelmi uniós, illetve hazai jogszabályok maximális betartásával gyorsan és gördülékenyen jussanak át a biztonsági átvizsgáláson.

Ennek érdekében a Budapest Airport Zrt. például olyan átvizsgáló berendezéseket üzemeltet, amelyek már alkalmasak arra, hogy az utasoknak ne kelljen a laptopokat és más hordozható elektronikus készülékeket a poggyászból az átvizsgálás előtt eltávolítaniuk. A Budapest Airport Zrt. jövőbeni fejlesztési céljai között szerepel a legújabb szabványoknak megfelelő berendezések beszerzése, amelyek használata esetén a folyadékok is korlátozás nélkül vihetők.

A Budapest Airport Zrt. a biztonsági ellenőrző csatornák terheltségét az utasok felé kommunikálja, ezáltal elősegítve a megfelelő időben történő érkezést az ellenőrző pontokra. A Budapest Airport Zrt. az átvizsgálás előtt táblákkal, illetve videóval tájékoztatja az utasokat az átvizsgálás menetéről, az átvizsgálásra való megfelelő felkészülésről, továbbá erre a célra külön felkészített munkatársak is segítik utasokat az átvizsgálás előtt.

A Budapest Airport Zrt. a védelmi ellenőrök képzése során - a szakmai tudnivalókon felül - az ügyfélközpontú viselkedésre és kommunikációra is külön hangsúlyt fektet.

A Budapest Airport Zrt. az EU rendeletek és a Nemzeti Polgári Légitörvények Védelmi Minőségbiztosítási Programról szóló 22/2013. (V. 16.) NFM rendelet alapján belső védelmi minőségbiztosítási tevékenységet végez, amely a jogszabályokban és belső szabályozókban leírt feladatok szakmai megfelelését vizsgálja. A tevékenység során keletkezett adatokat a Budapest Airport Zrt. kiértékeli és azok alapján eljárásait és a munkatársak szakmai felkészültségét folyamatosan fejleszti. A minőségbiztosítási program végrehajtását a légitörvények védelmi hatóság felügyeli és ellenőrzi.

A Budapest Airport Zrt. elkötelezett a légitörvények-védelmi szabályok maximális betartása mellett az utasok kényelmének növelésében és igyekszik a lehetőségeihez mérten a legmodernebb és leginkább utasbarát technológiákat és eljárásokat alkalmazni a jövőben is. Ennek keretében több alkalommal is tesztelt új technológiákat alkalmazó berendezéseket, mint például 3 dimenziós kézipoggyász-ellenőrző berendezéseket, illetve olyan testszkennert, amely már áthaladás közben képes ellenőrzést végezni. A Budapest Airport Zrt. a mesterséges intelligenciát használó átvilágító berendezéseket is Európában az elsők között tesztelte.

## VI. melléklet

**A Repülőtéri infrastruktúra rendelkezésre állására vonatkozó objektív tényezők és az azoknak megfelelő pénzügyi hatás mértéke.**

Létesítmény	Teljesítménykritérium	Az árplafon- csökkentés maximális értéke
<i>Minden légitársaságra vonatkozó szempontok</i>		
Futópályák rendelkezésre állása	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legalább egy futópályának napi 24 órában rendelkezésre kell állnia.</li> <li>- Méltányosan figyelembe vehető a futópályák a Budapest Airport Zrt. üzemben tartójának fel nem róható okokból történő lezárása.</li> <li>- A méréseknek arra kell irányulniuk, hogy az egyes negyedévekben az egyes futópályák hány percen keresztül nem álltak rendelkezésre a futópálya felületének elégtelen állapota vagy a világítás meghibásodása miatt. Nagyobb mértékű csökkentést von maga után, ha a futópálya csúcsidőben nem áll rendelkezésre. A célértéket a légitársaságokkal egyetértésben kell meghatározni.</li> <li>- Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervszerű karbantartási munkák miatti futópálya lezárások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették.</li> <li>- „Nem értékelhető hónap”-nak tekintendő és nem von maga után csökkentést, ha egy adott hónapban a két futópálya közül az egyik felújítás miatt nem áll rendelkezésre, feltéve, hogy a légitársaságokat erről legalább egy hónappal előre értesítették. Bármely kétéves időszakban legfeljebb három „nem értékelhető hónap” megengedett.</li> <li>- Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani.</li> </ul>	<b>0,75%</b>
Légi jármű állóhelyek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A méréseknek arra kell irányulniuk, hogy az állóhelyek egy adott negyedévben az előre meghatározott működési rendhez képest hány percen keresztül nem működtek. A célértéket a légitársaságokkal egyetértésben kell meghatározni.</li> <li>- Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervezett karbantartási munkák miatti állóhely-lezárások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették.</li> <li>- „Nem értékelhető hónap”-nak tekintendő és nem von maga után csökkentést, ha egy adott hónapban az állóhely felújítás miatt nem áll rendelkezésre, feltéve, hogy a légitársaságokat erről legalább egy hónappal előre értesítették. Bármely kétéves időszakban legfeljebb három „nem értékelhető hónap” megengedett.</li> <li>- Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani.</li> </ul>	<b>0,5%</b>
Csomagkiadó rendszer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A méréseknek arra kell irányulniuk, hogy a csomagkiadó rendszer egy adott negyedévben az előre meghatározott működési rendhez képest hány percen keresztül nem működött. A célértéket a légitársaságokkal egyetértésben kell</li> </ul>	<b>0,25%</b>

	<p>meghatározni.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Méltányosan figyelembe vehető az, ha a csomagkiadó rendszer meghibásodása a Budapest Airport Zrt. üzemben tartójának nem felróható.</li> <li>- Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervezett karbantartási munkák miatti rendszerleállítások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették.</li> <li>- „Nem értékelhető hónap”-nak tekintendő és nem von maga után csökkentést, ha egy adott hónapban a rendszer felújítás miatt nem áll rendelkezésre, feltéve, hogy a légitársaságokat erről legalább egy hónappal előre értesítették. Bármely kétéves időszakban legfeljebb három „nem értékelhető hónap” megengedett.</li> <li>- Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani.</li> </ul>	
Induló csomagkezelő rendszer rendelkezésre állása	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A méréseknek arra kell irányulniuk, hogy az induló csomagkezelő rendszer egy adott negyedévben az előre meghatározott működési rendhez képest hány percen keresztül nem működött. A célértéket a légitársaságokkal egyetértésben kell meghatározni.</li> <li>- Méltányosan figyelembe vehető az, ha a rendszer meghibásodása a Budapest Airport Zrt. üzemben tartójának nem felróható.</li> <li>- Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervezett karbantartási munkák miatti rendszerleállítások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették.</li> <li>- „Nem értékelhető hónap”-nak tekintendő és nem von maga után csökkentést, ha egy adott hónapban a rendszer felújítás miatt nem áll rendelkezésre, feltéve, hogy a légitársaságokat erről legalább egy hónappal előre értesítették. Bármely kétéves időszakban legfeljebb három „nem értékelhető hónap” megengedett.</li> <li>- Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani.</li> </ul>	0,25%
<b>Utashidakat<sup>1</sup> használó légitársaságokra vonatkozó szempontok</b>		
Utashidak rendelkezésre állása	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A méréseknek arra kell irányulniuk, hogy az utashidak egy adott negyedévben az előre meghatározott működési rendhez képest hány percen keresztül nem működtek. A célértéket a légitársaságokkal egyetértésben kell meghatározni.</li> <li>- Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervezett karbantartási munkák miatti utashíd lezárások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették.</li> <li>- Méltányosan figyelembe vehető az, ha az utashidak meghibásodása a Budapest Airport Zrt. üzemben tartójának nem felróható.</li> <li>- „Nem értékelhető hónap”-nak tekintendő és nem von maga után csökkentést, ha egy adott hónapban az utashíd felújítás miatt nem áll rendelkezésre, feltéve, hogy a légitársaságokat erről legalább egy hónappal előre értesítették. Bármely kétéves időszakban legfeljebb három „nem értékelhető hónap” megengedett.</li> </ul>	0,5%

	- Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani.	
Az utashidakkal rendelkező terminál(ok)on utashidat használó utasok aránya	- A méréseknek arra kell irányulniuk, hogy az utasok hány százalékát szolgálták ki utashídon keresztül. A célértéket a légitársaságokkal egyetértésben kell meghatározni. - A mérésnek 12 hónapos mozgó átlaggal kell követnie, hogy az ilyen terminál(ok)on a légi járművek be- és kiszállítása során az utasok mekkora aránya veheti igénybe az utashidakat (annak érdekében, hogy a mérésben mindig legyenek a főidényre eső és azon kívüli hónapok). A viszonyítási pont a légitársaságokkal közösen egyeztetett célérték lehet.	0,25%
<b>Összesen</b>		<b>2,5%</b>

<sup>1</sup> Az „utashíd” kifejezés magába foglalja az épülettávoli állóhelynek nem minősülő, autóbusz igénybevétele nélkül megközelíthető repülőgép-állóhelyet is.

**A fenti kritériumoknak való megfelelés a negyedévenként publikált eredményekből állapítható meg. A negyedévenkénti publikálás a következők szerint alakult:**

**2025.10.31.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2025. harmadik negyedévre vonatkozóan.

**2025.07.30.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2025. második negyedévre vonatkozóan.

**2025.04.30.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2025. első negyedévre vonatkozóan.

**2025.01.30.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2024. negyedik negyedévre vonatkozóan.

**2024.11.02.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2024. harmadik negyedévre vonatkozóan.

**2024.08.01.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2024. második negyedévre vonatkozóan.

**2024.05.02.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2024. első negyedévre vonatkozóan.

**2024.02.01.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2023. negyedik negyedévre vonatkozóan.

**2023.11.02.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2023. harmadik negyedévre vonatkozóan.

**2023.08.01.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2023. második negyedévre vonatkozóan.

**2023.05.02.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2023. első negyedévre vonatkozóan.

**2023.02.01.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2022. negyedik negyedévre vonatkozóan.

**2022.11.02.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2022. harmadik negyedévre vonatkozóan.

**2022.08.01.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2022. második negyedévre vonatkozóan.

**2022.05.02.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2022. első negyedévre vonatkozóan.

**2022.02.01.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2021. negyedik negyedévre vonatkozóan.

**2021.11.02.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2021. harmadik negyedévre vonatkozóan.

**2021.08.02.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2021. második negyedévre vonatkozóan.

**2021.05.03.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2021. első negyedévre vonatkozóan.

**2021.02.01.** A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2020. negyedik negyedévre vonatkozóan.

## VII. melléklet

### A Repülőtéri infrastruktúra minőségére és az utas/ügyfél elégedettségre vonatkozó szubjektív tényezők felsorolása

<p><i>A repülőtér üzemben tartója által nyújtott és a szabályozás hatálya alá tartozó szolgáltatásokhoz kapcsolódó szempontok</i> (automatikusan 0,25% csökkentést von maga után, ha egy tényező négy egymást követő jelentésben „jóval átlag alatti” minősítést kap)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A repülőtéren való eligazodás nehézségi foka, jelzőtáblák</li> <li>- Járatinformációs kijelzők</li> <li>- Gyalogos távolságok</li> <li>- Átszállás nehézségi foka</li> <li>- A poggyászkocsik elérhetősége</li> <li>- Számítógép/távközlés/internet-hozzáférés</li> <li>- Mosdók (elérhetőség és tisztaság)</li> <li>- Kényelmes váró- és beszállítókapu területek</li> <li>- Várakozási idő a jegykezelésnél</li> <li>- A jegykezelő személyzet hatékonysága</li> <li>- A biztonsági személyzet udvariassága és segítőkészsége</li> <li>- Várakozási idő a biztonsági vizsgálatnál</li> <li>- Biztonságérzet</li> <li>- Az utasterminál tisztasága</li> <li>- Gépkocsiparkolók</li> <li>- A poggyászkiadás sebessége</li> </ul>
<p><i>A repülőtér üzemben tartója által nem nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó szempontok</i> (nem vonnak magukkal negatív pénzügyi ösztönző korrekciót)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A repülőtér megközelíthetősége</li> <li>- A repülőtérről összeköttetésben elérhető városok</li> <li>- Vámvizsgálat</li> <li>- Útlevel- és vízumvizsgálat</li> <li>- Közrend, közbiztonság</li> <li>- Éttermek és vendéglátóegységek</li> <li>- Business várók</li> <li>- Boltok</li> <li>- A repülőtéri személyzet (kivéve a jegykezelő és a biztonsági személyzetet) udvariassága és segítőkészsége</li> <li>- A jegykezelő személyzet udvariassága és segítőkészsége</li> <li>- Általános elégedettség a repülőtérrel/a repülőtér légköre</li> <li>- Az éttermek/étkezési/vásárlási létesítmények ár/érték aránya</li> <li>- A parkolási lehetőségek ár/érték aránya</li> </ul>

## VIII. melléklet

A budapesti repülőtér ASQ eredményei a prágai, bécsi és belgrádi repülőtérhez hasonlítva

2025 MAT Q3	BUD	Benchmark átlag	A BUD eltérése a benchmark átlagtól	A BUD eltérése a benchmark átlagtól*
<b>ÁLTALÁNOS ELÉGEDETTSÉG</b>				
1 Általános utazási élmény	3,98	4,03	-0,05	megfelel az átlagnak
2 Általános érzelmi élmény	4,08	4,07	0,01	megfelel az átlagnak
3 Általános elégedettség: összesítve	4,12	4,16	-0,03	megfelel az átlagnak
4 Általános elégedettség: üzleti utasok	4,06	4,05	0,01	megfelel az átlagnak
5 Általános elégedettség: szabadidős utasok	4,15	4,20	-0,05	megfelel az átlagnak
6 Általános elégedettség: személyes	4,11	4,16	-0,05	megfelel az átlagnak
<b>MEGÉRKEZÉS A REPÜLŐTÉRRE</b>				
7 Közlekedés a repülőtérre	4,23	4,33	-0,10	alatta
8 A terminál megközelítését segítő jelzések	4,18	4,30	-0,12	alatta
9 Ár-érték arány: közlekedés	3,92	4,00	-0,08	alatta
<b>BECSEKKOLÁS</b>				
10 Tájékozódás a check-in területhez	4,24	4,39	-0,15	alatta
11 Várakozási idő: becsekkolás	4,06	4,23	-0,17	alatta
12 Udvariasság és segítőkészség: check-in személyzet	4,32	4,40	-0,08	alatta
<b>BIZTONSÁGI ELLENŐRZÉS</b>				
13 A biztonsági ellenőrzés zökkenőmentessége	4,29	4,34	-0,05	megfelel az átlagnak
14 Várakozási idő: biztonsági ellenőrzés	4,27	4,23	0,04	megfelel az átlagnak
15 Udvariasság és segítőkészség: biztonsági személyzet	4,20	4,27	-0,07	alatta
<b>HATÁR/UTLEVÉL-ELLENŐRZÉS</b>				
16 Várakozási idő: határ/útlevél-ellenőrzés	4,39	4,37	0,02	megfelel az átlagnak
17 Udvariasság és segítőkészség: határ/útlevél-ellenőrző személyzet	4,23	4,30	-0,08	alatta
<b>VASÁRLÁS ÉS ÉTKEZÉS</b>				
18 Étterem/bárok/kávézók	3,79	3,74	0,05	megfelel az átlagnak
19 Ár-érték arány: étterem/bárok/kávézók	3,27	3,14	0,13	felette
20 Üzletek	3,64	3,59	0,05	megfelel az átlagnak
21 Ár-érték arány: üzletek	3,21	3,23	-0,02	megfelel az átlagnak
22 Udvariasság és segítőkészség: üzleti és vendéglátó személyzet	3,94	4,01	-0,07	alatta
<b>BESZÁLLÓKAPU</b>				
23 Beszállítókapu váróterület kényelmi szintje	3,71	3,89	-0,18	alatta
24 Ülőhelyek elérhetősége a beszállítókapunál	3,63	3,92	-0,30	alatta
<b>ÁLTALÁNOS REPÜLŐTÉRI SZOLGÁLTATÁSOK</b>				
25 Tájékozódás a repülőtéren	4,12	4,19	-0,07	alatta
26 Járatinformáció elérhetősége	4,16	4,17	0,00	megfelel az átlagnak
27 Sétatávolság a terminálon belül	3,99	3,95	0,05	megfelel az átlagnak
28 Átszállás zökkenőmentessége	4,08	4,06	0,01	megfelel az átlagnak
29 Udvariasság és segítőkészség: repülőtéri személyzet	4,21	4,29	-0,08	alatta
30 A wifiszolgáltatás színvonala	4,03	3,91	0,12	felette
31 Készülék töltőpontok elérhetősége	3,78	3,65	0,13	felette
32 Szórakozási és szabadidős lehetőségek	3,65	3,56	0,09	felette
33 Mosdók elérhetősége	4,06	4,01	0,05	megfelel az átlagnak
34 A mosdók tisztasága	3,94	3,99	-0,06	alatta
<b>A REPÜLŐTÉR HANGULATA</b>				
35 Egészségvédelem és biztonság	4,08	4,17	-0,09	alatta
36 Tisztaság	4,10	4,15	-0,05	megfelel az átlagnak
37 A repülőtéri környezet hangulata	4,06	4,06	0,00	megfelel az átlagnak

\*eltérés a benchmark átlagtól: alatta <-0.05, -0.05≤ megfelel az átlagnak ≤0.05, 0.05< felette

## IX. melléklet

### A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma

A következőkben rövid áttekintést adunk az elmúlt 5 év forgalmáról, majd ismertetjük a következő 5 év forgalmi előrejelzését.

#### IX.1 A Repülőtér forgalmának áttekintése az elmúlt 5 évben (2021-2025<sup>1</sup>)

A koronavírus-járvány 2021-ben még éreztette hatását, ennek ellenére júniustól az utasforgalomban megkezdődött a fokozatos fellendülés. Az utasforgalom 19,8%-kal nőtt 2020-hoz képest, de 71,4%-kal elmaradt 2019-től.

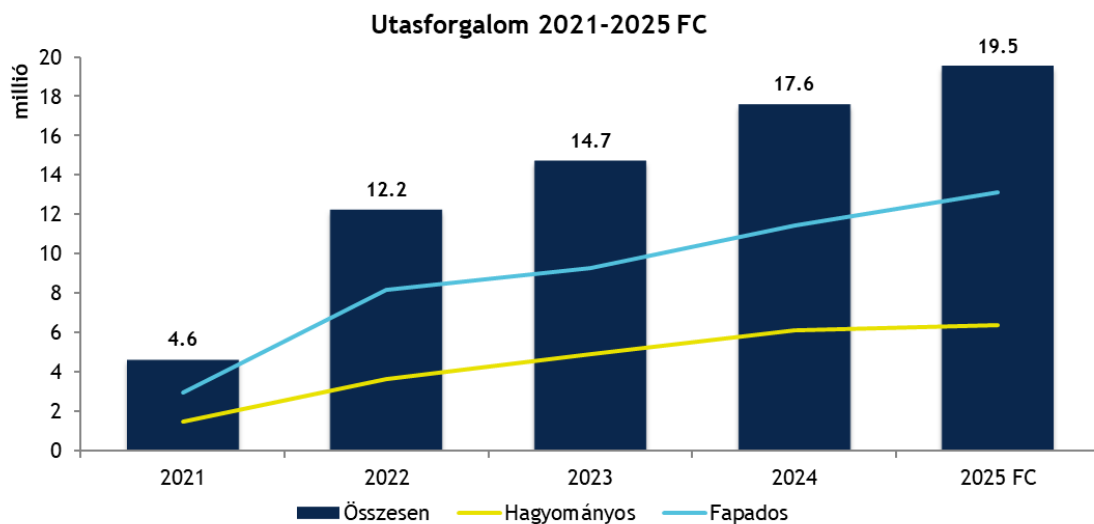
A 2022-es év első felét még negatívan befolyásolták a koronavírus-járvány hatásai, 2022 nyarától kezdve azonban az utasforgalom 2019-hez képest 80%-os visszaépülést mutatott, mivel egyre több célállomás tért vissza a BUD-ra, Kínába, Koreába és az Egyesült Arab Emírségekbe irányuló hosszú távú járatokkal. 2022-ben az utasforgalom 164,0%-kal nőtt, ami 12,2 millió utast jelentett.

2023-ban az utasforgalom 20,5%-kal nőtt 2022-hez képest, és 90,9%-os visszaépülést mutatott 2019-hez képest; 14,7 milliós utasforgalmat produkálva.

2024-ben az utasforgalom 2023-hoz képest 19,5%-kal nőtt, és 2019-hez képest 108,7%-os visszaépülést mutatott, 17,6 milliós utasforgalmat eredményezve.

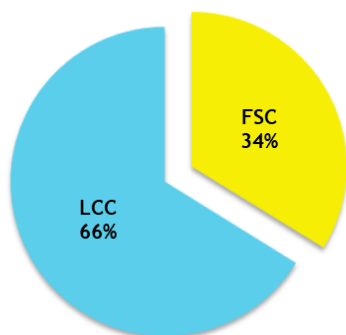
2025-ben az utasforgalom 2024-hez képest várhatóan 11%-kal nő.

A változásokat az alábbi grafikon mutatja:

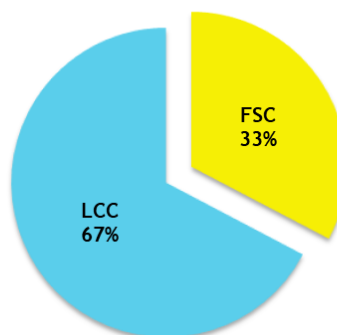


<sup>1</sup> A 2025-re vonatkozó forgalmi adatok becslések.

Utassforgalom megoszlása 2021

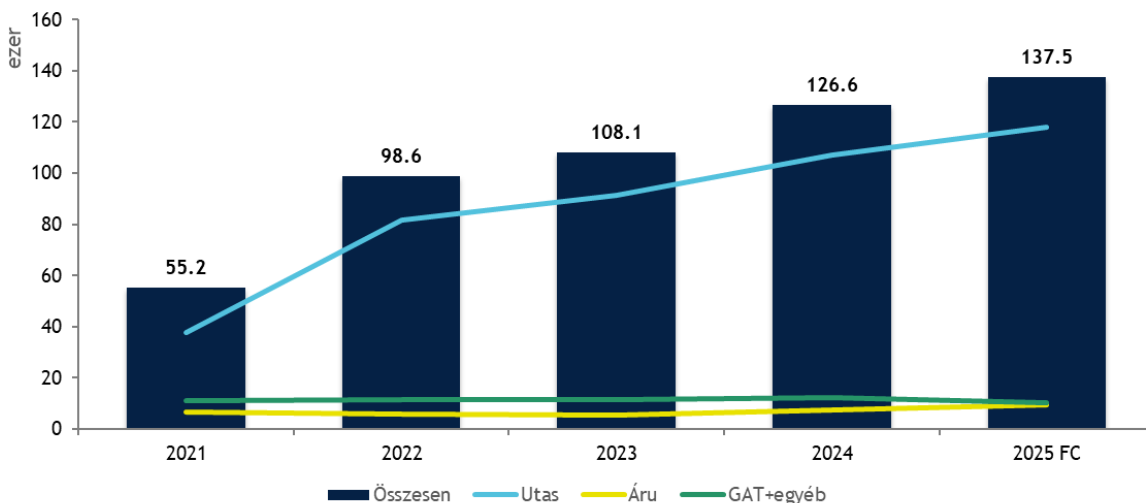


Utassforgalom megoszlása 2025 FC



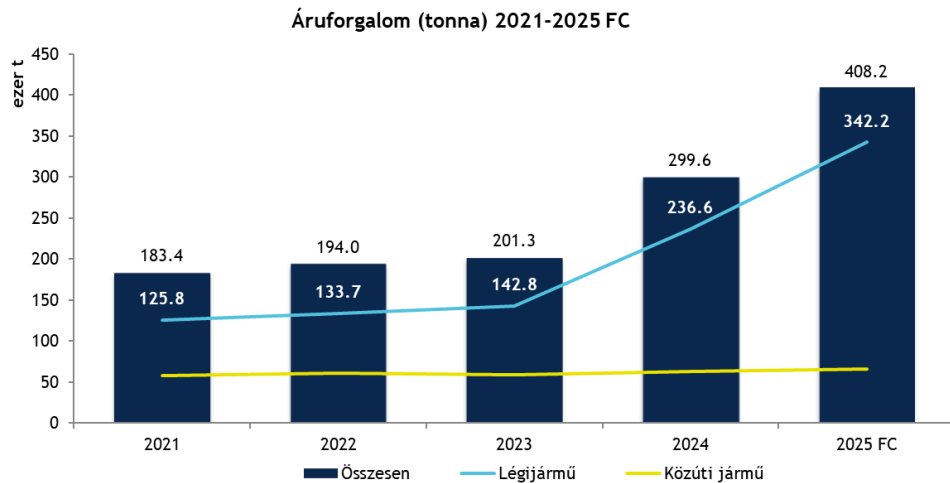
A gépmozgások száma 2016 óta folyamatosan növekedett, azonban az utassforgalomnál kisebb mértékben, ami annak a következménye, hogy a légitársaságok egyre nagyobb kapacitású repülőgépeket használtak és nagy volt a töltöttségük. 2024-ben a gépmozgásszámban már 103,1%-os visszaépülés volt látható.

Gépmozgások száma 2021-2025 FC

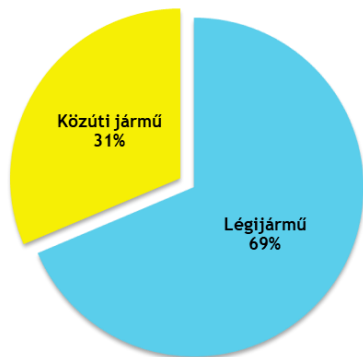


2025-ben éves szinten 137 500 gépmozgás várható, ami 2024-hez viszonyítva 8,6%-os növekedést jelent.

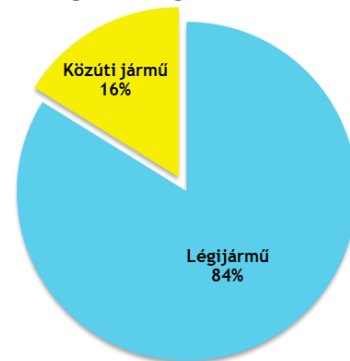
A cargo forgalom terén a koronavírus-járvány hatásai elenyészőek voltak. 2025-ben jelentős növekedés várható; az áruforgalom várhatóan 36,2%-kal fogja meghaladni a megelőző évet, összesen 408 200 tonnát elérve. Ezt a növekedést elsősorban a légi áru fuvarozás hajtja, amely várhatóan 44,7%-kal nő az előző évi teljesítményhez képest, és 2025-ben eléri a 342 200 tonnát. A repülőgépes és a kamionos forgalom aránya eltolódott; 2024-hez képest a légi úton szállított áruk aránya 5%-kal nőtt.



**Áruforgalom megoszlása 2021**

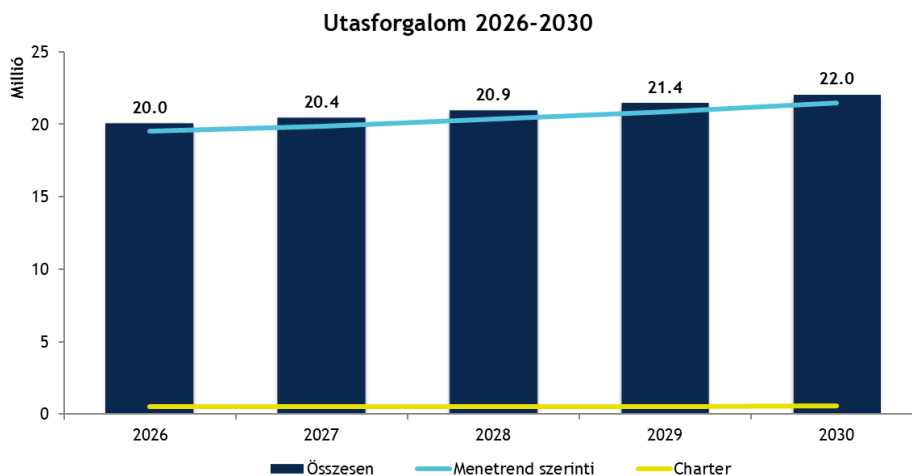


**Áruforgalom megoszlása 2025 FC**



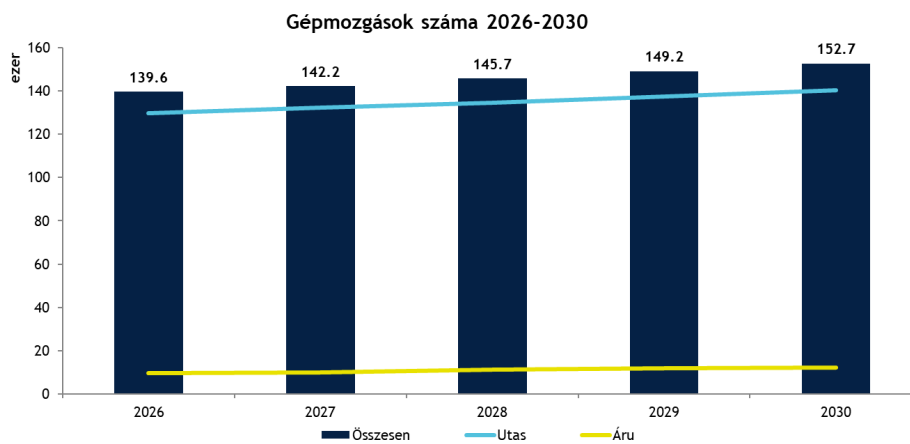
## IX.2 Forgalmi előrejelzés a következő öt évre (2026-2030)

Az utóbbi évek erőteljes utasszám-növekedése 2020-2021-ben a koronavírus-járvány hatására csökkenésbe fordult át. A Budapest Airport előrejelzései szerint az utasszám 2026-ban várhatóan 20,0 millió lesz.



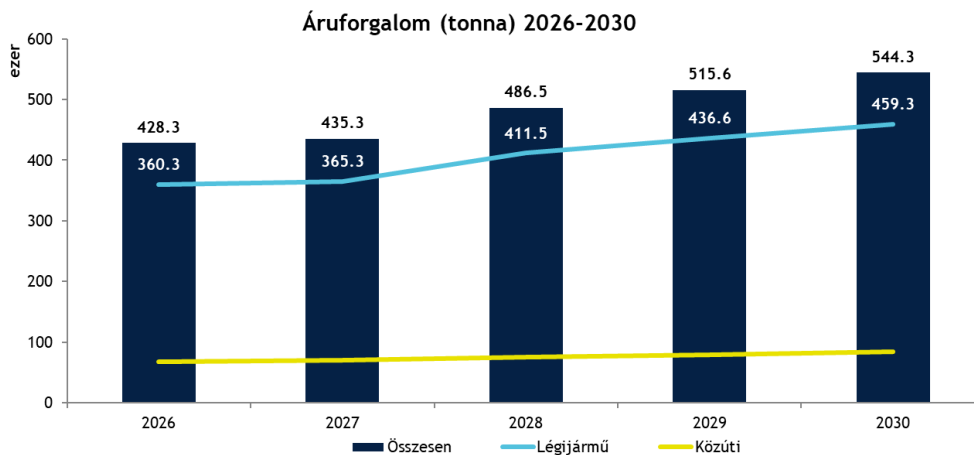
A Budapest Airport várakozásai szerint 2026-ban a növekedés fő motorja továbbra is a legnagyobb légitársaságok, azaz a Wizz Air és a Ryanair tevékenységének bővülése, illetve a

hosszú távú járatok indítása és visszatérése lesz. A 2026-2030 ötéves időtartamra számított CAGR értéke várhatóan 2,4% lesz. Középtávon azonban nem várhatók jelentős elmozdulások a piaci szegmensekben.



A gépmozgások tekintetében a Budapest Airport Zrt. 2026-ra mintegy 1,5%-os növekedésre számít 2025-höz viszonyítva. Az 5 éves periódusban az összesített gépmozgás terén 2,3%-os növekedés várható. A 2006-os, történelmi rekordnak számító közel 127.000 gépmozgást várhatóan a 2025-ös évben fogja meghaladni a repülőtér.

2026-2030 között az áruszállító gépmozgásokat tekintve átlagosan 6,2%-os éves bővüléssel számol a Budapest Airport. A cargo infrastruktúra bővülésének eredményeképpen a repülőgépes teherforgalom tonnában kifejezett volumene a következő öt év folyamán mintegy 6,3%-os CAGR növekedést mutat. A 2026-2030-as számok becslések.



## **X. melléklet**

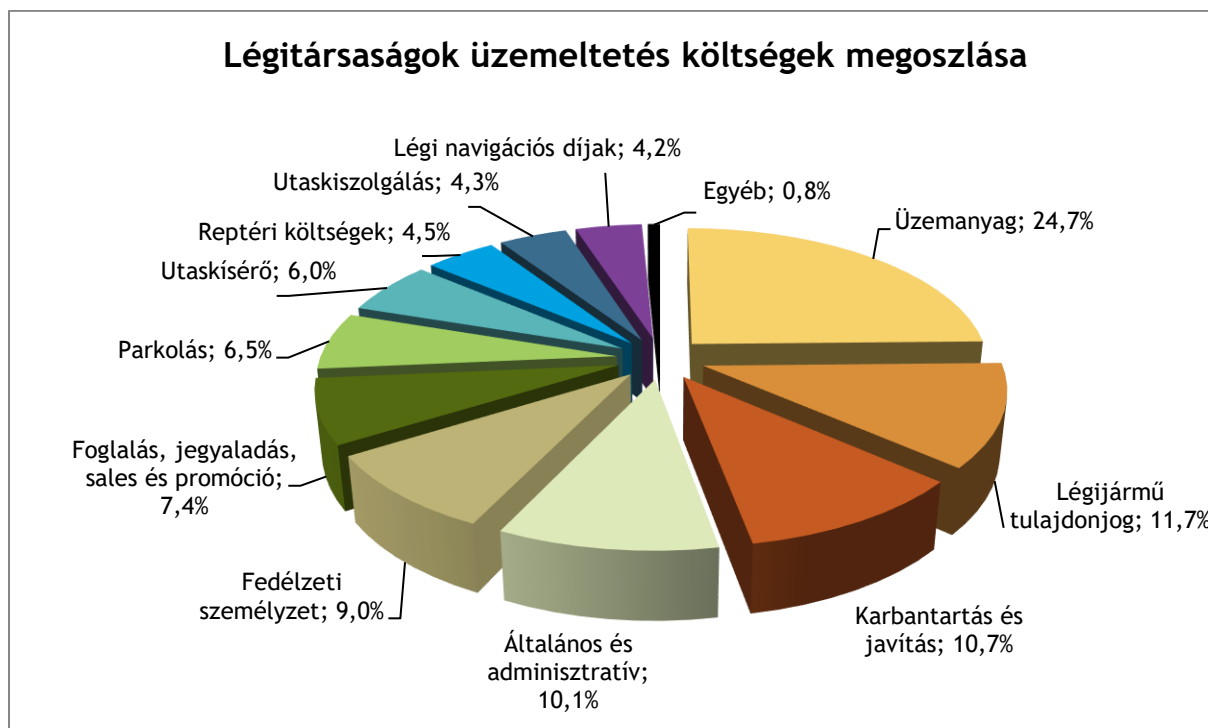
### **A Repülőtér kapacitása**

A Budapest Airport Zrt. minden menetrendi időszak előtt megküldi a Repülőtér aktuális kapacitását a menetrend-egyeztetők részére.

## XI. melléklet

### A régió főbb repülőtereinek díj összehasonlítása

A forgalom alakulására részben hatással van a repülőterek árainak alakulása. Egy járat teljes üzemeltetési költségében a repülőtéri költségek átlagosan 5%-ot tesznek ki. Természetesen a hosszú távú, tengerentúli üzemeltetés esetén ez jóval alacsonyabb.



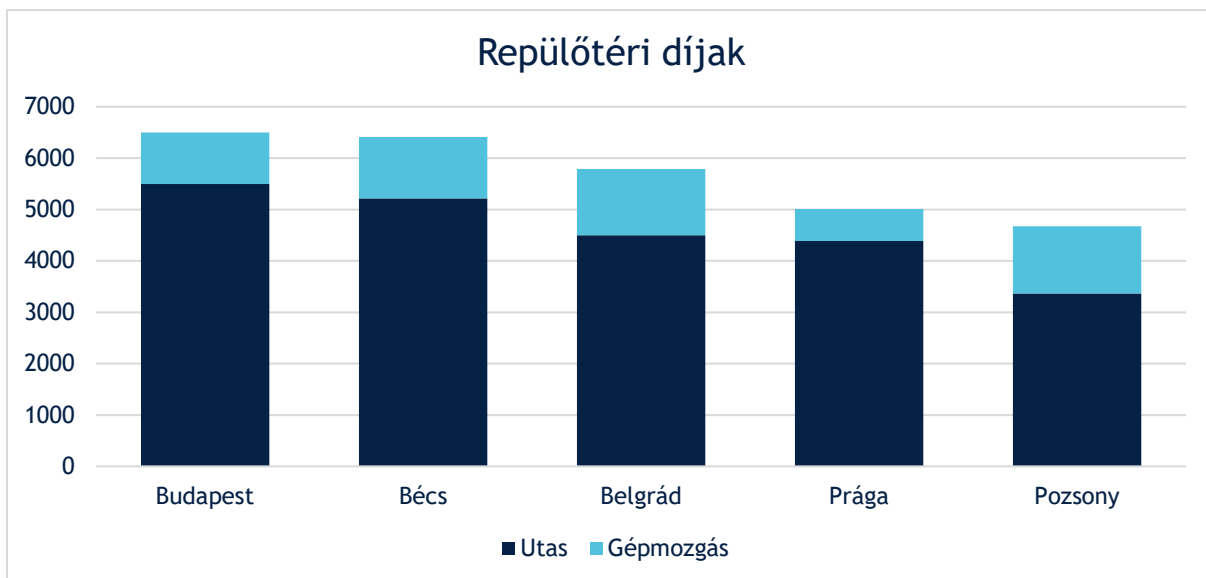
Forrás: IATA 2019

Nem csak az a fontos, hogy egy repülőtér használatának a díjai mennyire vannak összefüggésben a költségekkel, hanem a versenytársak díjaival is versenyképesnek kell lenniük.

A repülőtéri díjak minél szemléletesebb bemutatása és összehasonlítása érdekében számításokat végeztünk a belgrádi, bécsi, pozsonyi és prágai repülőterek 2025-ben hatályos, közzétett díjszabályzatai alapján. A budapesti díjakat a 2025 áprilisától hatályos díjakkal számoltuk. A számításhoz a következő paramétereket vettük alapul:

- Típus: A320
- MTOW: 71,5 tonna
- Kapacitás: 180
- Load faktor: 85%, 153 utas
- Fordulóidő: < 1 óra
- Üzemelés: nappal (06:00-18:00)
- Üzemelés: központi (fő) terminálra, EU-n belül
- Parkolás: utashíd

(A részletes, repülőterekre vonatkozó díjstruktúrák leírásai és a számítások táblázatai a XII. számú mellékletben találhatóak).



Forrás: AirportCharges.com, Budapest Airport elemzése

Repülőtéri díjak (EUR)	Budapest	Bécs	Belgrád	Prága	Pozsony
Utassal kapcsolatos díjak	5,495	5,217	4,498	4,387	3,368
Gépmozgásokkal kapcsolatos díjak	1,006	1,195	1,288	622	1,307
<b>Összesen</b>	<b>6,501</b>	<b>6,412</b>	<b>5,786</b>	<b>5,009</b>	<b>4,674</b>

A fenti grafikon jól ábrázolja, hogy az adott díjtételekből származó bevételek milyen arányban szerepelnek a repülőterek díjstruktúráinak tekintetében. Mindegyik repülőtérre elmondható, hogy a bevételek legnagyobb hányadát az utaskiszolgálási díjak alkotják. Az utassal kapcsolatos díjak a terminálhasználattal függenek össze, amibe beletartoznak a biztonsági tevékenységek költségei is.

Hangsúlyozni kell, hogy a bécsi repülőtéren a 2026-os potenciális áremelések nem részei az elemzésnek. Budapest esetében a 2026-ra tervezett díjakat, míg a többi repülőtér esetében az utolsó, jelenleg is érvényben lévő díjszabályzatot vettük figyelembe. Továbbá az ösztönzők nem szerepelnek a bruttó díjak összehasonlításában, ami a légitársaságok egy gépmozgásra jutó költségeire jelentős hatással lehet.

## XII. melléklet

### A budapesti, bécsi, prágai, belgrádi és pozsonyi repülőterek meghirdetett díjai

A számítások a 2025-ben vizsgálatkor ismert legutolsó érvényes repülőtéri díjak felhasználásával történtek.

<b>Budapest (érvényes 2026. április 1-től)</b>	
<b>Leszállási díj</b>	10 tonnáig: Utasszállító légi járművek € 159,61 / tonna
	10 és 45 tonna között: Utasszállító légi járművek € 15,18 / tonna
	45 és 150 tonna között: Utasszállító légi járművek € 12,88 / tonna
	150 tonna felett: Utasszállító légi járművek € 10,31 / tonna
<b>Parkolási díj</b>	Utasszállító légi járművek 0600 és 2200 között: első megkezdett 45 perc: € 0,20 / tonna további időszak: € 0,01 / tonna / perc (az első 30 perc ingyenes) 22:00 és 06:00 között: ingyenes
	Cargo járatok 0-24: € 0,301 / tonna / óra 6+ óra esetén € 0,451 / tonna / óra (az első 3 óra ingyenes)
<b>Utaskiszolgálási díj</b>	€ 29,99 / induló utas a T2-n
	€ 7,81 / átszálló utas
	€ 44,70 / induló utas a GAT terminálon
<b>PRM díj</b>	€ 0,22 / induló utas
<b>Biztonsági díj</b>	€ 6,32 / induló vagy átszálló utas
<b>Infrastrukturális díj</b>	Nincs
<b>Zajdíj</b>	Beleépítve a leszállási/utaskiszolgálási díjba a kiválasztott utaskiszolgálási díj alapján.
<b>Mélyalvási díj</b>	$M = A * P * K * (1 - \text{kedvezmény\%})$ <p style="margin-left: 40px;">A = alapdíj P = pályairány K = kategória szorzó</p>

<b>Bécs (érvényes 2025. január 1-től)</b>	
<b>Leszállási díj</b>	5 és 45 tonna között € 275,41 utasszállító légi járművek esetében € 351,62 áruszállító légi járművek esetében
	45 tonna felett: € 275,41 + € 7,52 * minden tonna utasszállító járművek esetén € 351,62 + € 7,92 * minden tonna áruszállító légi járművek esetében
<b>Parkolási díj</b>	A leszállási díj százalékában van meghatározva (első 4 óra ingyenes)
	mértéke: 15 %

<b>Zajdíj</b>	$H = G - W$
	W (kompenzációs érték) $\Sigma G$ /az összes mozgások száma
	G (zajdíj a kompenzáció előtt, a zajminőség meghatározásával) $G = F - (F * C * Y)$
	Y (zajminőségi szorzó) 8
	C (a megengedett zajszinttől való eltérés) $C = B - A$
	F (zajdíj a kompenzáció előtt, a zajminőség meghatározása nélkül) $F = (A - X) * U$
	A (légi jármű zajértéke) $A = 10 * \text{LOG} ((10(K/10)+10(L/10)+10(M/10))/3)$
	B (az ICAO által meghatározott max zajérték) $B = 10 * \text{LOG} ((10(K/10)+10(L/10)+10(M/10))/3)$
	X (zajértékhatár) 81
	U (alapdíj per db) € 1,00
<b>Utaskiszolgálási díj</b>	€ 21,48 / induló utas
	€ 23,47 / induló utas PRM és infrastruktúra díjjal együtt
<b>Infrastrukturális díj "utas"</b>	€ 1,13 / induló utas
<b>Infrastrukturális díj "előtér"</b>	€ 3,92 / felvett köbméter üzemanyag
<b>Biztonsági díj</b>	€ 10,75 / induló / átszálló utas
<b>PRM díj</b>	€ 0,86 / induló utas

<b>Prága (érvényes 2025. március 30-tól)</b>	
<b>Leszállási díj</b>	5t MTOW-ig CZK 1 110
	6t-9t MTOW CZK 2 220
	10t-24t CZK 2 273 + (MTOW - 9 t) x CZK 225
	25t-49t CZK 5 689 + (MTOW - 24 t) x CZK 195
	50t-100t CZK 10 575 + (MTOW - 49 t) x CZK 186
	100t felett CZK 20 070 + (MTOW - 100 t) x CZK 99
<b>Parkolási díj</b>	Külső állóhelynél: CZK 0,27/tonna/perc 06.00-22.00 között CZK 0,17/tonna/perc 22.00-06.00 között
	Utashídnál: CZK 0,29/tonna/perc 06.00-22.00 között CZK 0,18/tonna/perc 22.00-06.00 között
<b>Zajdíj</b>	A zaj kategóriák alapján CZK 1 és CZK 64 között változik nappal, valamint CZK 1 és CZK 72 között váltakozik éjjel (MTOW tonnánként)
<b>Utaskiszolgálási díj</b>	CZK 682 / induló utas az 1. és 2. Terminál, CZK 1100 / induló utas a 3. Terminál esetén
	CZK 341 / átszálló utas az 1. és 2. Terminál, CZK 550 / induló utas a 3. Terminál esetén
<b>PRM díj</b>	CZK 15 / induló / átszálló utas
<b>Biztonsági díj</b>	Nincs
<b>Infrastrukturális díj</b>	Nincs
<b>Busz díj</b>	első 30 perc CZK 665 minden további 10 perc CZK 665

Utashíd használati díja	CZK 2 910 utashíd <100 t MTOW / max. 120 perc légi járműnek
	CZK 5 440 utashíd ≥100 t MTOW / max. 180 perc légi járműnek, beleértve AC/fűtés
	CZK 405 AC/fűtés díj <100 t MTOW légi járműnek

<b>Belgrád (érvényes 2025. január 1-től)</b>	
Leszállási díj	25 tonnáig € 6,74 / tonna
	25 tonna felett: € 9,10 / tonna
Parkolási díj	Külső állóhelyen: € 0,19 / tonna / óra
	Utashídnál "5 perces intervallum" EUR * MTOW: 24 - 35 t között € 15,01 38 - 48 t között € 16,76 48 - 60 t között € 18,61 60 - 70 t között € 15,73 70 - 80 t között € 18,20 80 - 90 t között € 19,85 90 - 150 t között € 22,83 150 - 180 t között € 14,91 180 - 210 t között € 14,91 210 - 260 t között € 21,92 260 t fölött € 27,56
Világítás	25 tonnáig € 2,13 / tonna
	25 tonna felett: € 2,91 / tonna
Utaskiszolgálási díj	1. / 2. Terminálon: Nemzetközi utas: € 20,75 / induló utas Belföldi utas: € 8,95 / induló utas átszálló utas: € 4,21 / átszálló utas
CUTE díj	€ 0,80 / induló utas
Biztonsági díj	€ 6,47 <sup>2</sup> / induló utas
Infrastrukturális díj	5 tonnáig € 20,09 5 - 10 t között € 43,77 10 - 16 t között € 117,17 16 - 24 t között € 206,79 24 - 35 t között € 270,03 35 - 48 t között € 290,69 48 - 60 t között € 311,96 60 - 70 t között € 365,32 70 - 80 t között € 403,37 80 - 90 t között € 440,24 90 - 150 t között € 524,75 150 - 180 t között € 683,00 180 - 210 t között € 866,73 210 - 260 t között € 1113,37 260 t fölött € 1407,08

<sup>2</sup> 2025.01.01-től érvényes.

<b>Pozsony (érvényes 2024. március 31-től)</b>	
<b>Leszállási díj</b>	Belföldi járat: € 6,96 / tonna
	Nemzetközi járat: 150 t-ig € 17,74 / minden tonna 151-250 t: € 12,57/minden tonna 251 t felett: € 8,99/minden tonna
<b>Parkolási díj</b>	Cargo: első két óra ingyenes 2 - 12 óráig € 0,41 / tonna / óra 12 óra felett € 0,10 / tonna / óra
	utas: első óra ingyenes 1 óra felett € 0,41 / tonna / óra
<b>Utaskiszolgálási díj</b>	Nemzetközi utas: € 22,01 / utas Nemzetközi átszálló utas: € 8,54 / átszálló utas Belföldi utas: nemzetközi utas díjának 50%-a, € 11,00 / induló utas Belföldi átszálló utas: nemzetközi utas díjának 50%-a, € 4,26 / átszálló utas
<b>Biztonsági díj</b>	nincs
<b>Infrastrukturális díj</b>	nincs
<b>Zajdíj</b>	nincs

*A pozsonyi díjak nem tartalmazzák az áfát, az áfa a Szlovák Köztársaság hatályos jogszabályai szerint kerül felszámításra.*

\*A „/ tonna” kifejezés a maximális felszállósúly (MTOW) minden megkezdett tonnájára utal (még akkor is, ha az utolsó tonna nem teljes).

## XIII. melléklet

### Pénzügyi áttekintés és előrejelzés

#### XIII.1 Bevétel- és költség-allokáció elemzése szabályozott és nem szabályozott szolgáltatások tekintetében

A BUD-csoport 2024-ben 665,9 millió euró bevételre tett szert, amelyből 283,1 millió euró származik a repüléshez kapcsolódó díjakból, a rendeletben szabályozott szolgáltatásokból.

000 EUR	2024		
	Total	PAX	CARGO
<b>Bevételek</b>	<b>665 942</b>		
<b>Légiforgalmi bevételek</b>	<b>283 069</b>	<b>275 647</b>	<b>7 422</b>
Leszállási díj - súly komponens	61 705	53 454	8 251
Leszállási díj - zaj komponens	0	0	0
Repülőgép-parkolás	5 389	4 637	752
Csomagkezelési díj	3 477	3 477	0
Leszállási díj kedvezmények	-7 724	-6 143	-1 581
Utaskiszolgálási díj	209 787	209 787	
Check-in	3 032	3 032	
Egyéb légiforgalmi bevételek	7 403	7 403	
<b>Nem légiforgalmi bevételek</b>	<b>333 495</b>		
Üzemanyag értékesítés bevételei	208 922		
Ingtatlan bérbeadás és üzemeltetés	42 056		
Kereskedelem és reklám	54 914		
Közúti előtér irányítás	22 237		
Egyéb nem légiforgalmi bevételek	5 366		
<b>Fejlesztési szolgáltatás bevételek</b>	<b>38 551</b>		
<b>Egyéb, nem pénzügyi bevételek</b>	<b>2 177</b>		
<b>Pénzügyi bevételek</b>	<b>8 650</b>		
<b>Ráfordítások</b>	<b>563 007</b>		
<b>Légiforgalmi</b>	<b>232 009</b>	<b>225 925</b>	<b>6 084</b>
Anyag jellegű ráfordítás	55 470	54 015	1 455
Személyi jellegű ráfordítások	49 327	48 034	1 293
Értékcsökkenés	25 247	24 585	662
Pénzügyi ráfordítások	77 832	75 791	2 041
Egyéb ráfordítás	24 133	23 500	633
<b>Nem légiforgalmi</b>	<b>292 447</b>		
Anyag jellegű ráfordítás	217 371		
Személyi jellegű ráfordítások	16 822		
Értékcsökkenés	14 259		
Pénzügyi ráfordítások	40 625		
Egyéb ráfordítás	3 370		
<b>Fejlesztési szolgáltatás költségek</b>	<b>38 551</b>		
<b>EBT</b>	<b>102 935</b>		
<b>Aviation EBT</b>	<b>51 060</b>	<b>49 722</b>	<b>1 339</b>
<b>Non-Aviation EBT</b>	<b>51 875</b>		

Megjegyzés: Auditált adatok, BUD-csoport (AHK konszolidált) IFRS

A BUD-csoport ráfordításai ugyanezen időszak alatt 563,0 millió eurót tettek ki, amelyből 232,0 millió euró volt a repüléshez kapcsolódó szolgáltatások, a szabályozott szolgáltatások költsége.

A BUD-csoport légiforgalmi üzletági eredménye 2024-ben 51,1 millió eurós nyereséget mutat.

### **XIII.2 A szabályozott szolgáltatások nyújtása érdekében lekötött tőke értékelése**

A Budapest Airport Zrt. tevékenységét 2002. január 1-jén kezdte meg. A repülőtéri, illetve egyéb kereskedelmi tevékenységekhez szükséges eszközeit a MNV-től vagyongazdálkodásba kapta, ezek független vagyoneértékelő által meghatározott értéken kerültek bele a számviteli nyilvántartásokba. A független szakértő határozta meg ezen eszközök nettó értékét, a hasznos élettartamát és maradványértékét is.

A privatizáció időpontjában, 2005. december 22-én a Budapest Airport Zrt. állóeszközei egy a nemzetközi pénzügyi beszámolási normák (IFRS) szerint készült független értékelés tárgyát képezték.

### **XIII.3 Az előző periódusban ténylegesen megvalósult beruházások**

Az előző Díjszabályzatban foglalt beruházási előrejelzésekből 2024-2025-ben megvalósultak:

- a 2. Terminál kapacitásbővítései, például a közúti előtér fejlesztése és a központi jegyértékesítő iroda létrehozása
- megkezdődtek a 3. Terminál infrastrukturális munkálatai, beleértve a közművek telepítését, a bekötőút kivitelezését és a parkolóterület tervezését
- a 13L/31R antenna rendszer (ILS) bővítése
- a tűzivíz-telep kapacitásának bővítése
- folytatódtak az előtér, gurulóút és futópálya felújítások
- a parkolórendszer korszerűsítése.

### **XIII.4 A szabályozott tevékenységekhez kapcsolódó működési költségekre és hatékonysági célokra vonatkozó előrejelzések**

A Budapest Airport Zrt. biztosítja a folyamatos működés feltételeit, illetve az üzemeltetés fejlesztéséhez szükséges beruházásokat valósít meg, emellett a hatékonyság növelésére a következő lépéseket tette a Budapest Airport Zrt., melyeket folytatni tervez a jövőben is:

- az utasszolgáltatások folyamatos fejlesztése:
  - járatinformáció kijelzőrendszer,
  - check-in bővítés,
  - terminál minőségfejlesztések
- minőségbiztosítás, rendszeres ISO auditok, beleértve a Fegyveres Biztonsági Őrséget és a Polaroidot
- a Budapest Airport összes dolgozójára kiterjedő védelmi tudatossági, munka- és tűzbiztonsági, megfelelési képzések
- energiahatékonyságra és fenntarthatóságra irányuló törekvések
- folyamatos informatikai fejlesztések, digitalizációs lépések
- gépészeti rendszerek és üzemeltetési infrastruktúra folyamatos cseréje, modernizálása, költséghatékonyabb rendszerek bevezetésére törekedve.

A hatékonyságnövelő lépések, fejlesztések célja többek között az utasáramlás optimalizálása, a várakozási idők csökkentése, a biztonsági szint emelése, a szolgáltatási színvonal növelése, az operatív kapacitásbővítés, a nagyobb költséghatékonyság és a hosszú távú fenntarthatóság.

A Budapest Airport Zrt. - összhangban a tulajdonosok elképzeléseivel - további előrelépéseket szándékozik elérni a Repülőtér hatékonyságának növelése terén, miközben fenntartja és javítja a nyújtott üzemeltetési szolgáltatások színvonalát.

**XIII.5 A következő előrejelzési periódus során megvalósítandó, légitövezlekedéshez kapcsolódó beruházásokra vonatkozó előrejelzések, ideértve az egyes projektek megvalósításának indikatív menetrendjét is**

Az alábbi táblázatok a Budapest Airport Zrt. légitövezlekedéssel (előterekkel, futópályákkal, gurulóúttakkal) kapcsolatos beruházási és nagykarbantartási projektjeire vonatkozó becslélt adatokat foglalják össze 2026-ban.

Beruházási projektek (m EUR) - légitövezlekedéssel kapcsolatos beruházások	2026
Összesen	41

Nagykarbantartás (m EUR) - légitövezlekedéssel kapcsolatos	2026
Összesen	4,7

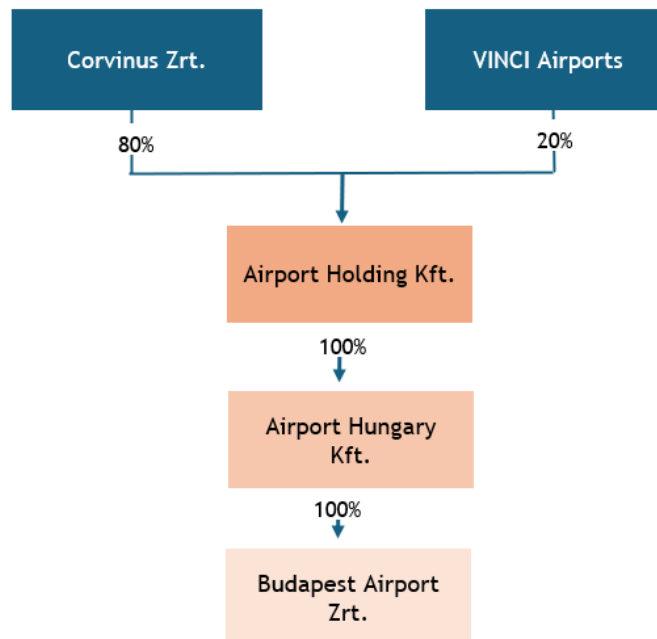
A Budapest Airport Zrt. a következő kapacitásnövelő projektek megvalósítását tervezi a következő évben, az utasforgalomnak megfelelően:

- A T3 terminálfejlesztés a repülőtér kapacitásának növelését célzó beruházási terv kulcsfontosságú eleme. A 3. Terminálhoz kapcsolódó kivitelezés előkészítő munkálatok 2024-ben megkezdődtek, 2026-ban pedig folytatódni fognak, a 3. Terminál első kapacitásbővítései pedig 2033-ban nyílhatnak meg.
- A 2. Terminál fejlesztési projektjei a meglévő terminál kapacitásának és csúcsidei áteresztőképességének javítására összpontosítanak a meglévő terminál infrastruktúráján belül, pl. a check-in bővítésével és új bejárattal a T2A-n.
- Forgalmi előtér fejlesztések.
- Futópályák és gurulóúttak folyamatos, előre ütemezett megújítása és fejlesztése.

Mindezekén túl a meglévő infrastruktúra folyamatos fejlesztésére és cseréjére összpontosító projektek is megtalálhatóak a következő évre vonatkozó beruházási tervben (például útfelújítások, a SkyCourt hűtési kapacitásának fejlesztése, FIDS korszerűsítés).

### XIII.6 A szabályozott tevékenység várható finanszírozási forrásainak és tőkeszerkezetének áttekintése

A Társaság 2024. június 6-tól hatályos tulajdonosi szerkezetét a lenti ábra mutatja be:



A Budapest Airport Zrt. a szabályozott tevékenységeit teljes mértékben a szabályozott tevékenységből származó bevételeiből, beruházásait szintén belső és külső forrásokból kívánja finanszírozni.

### XIII.7 A folyamatban lévő beruházások finanszírozási módja

A beruházásokat a Budapest Airport Zrt. pénzügyi intézményektől származó forrásokból, valamint a légitforgalmi üzletágból származó saját bevételeiből kívánja fedezni.

## **XIV. melléklet**

### **A Szabályozott Tevékenységek körébe nem tartozó szolgáltatások**

A repülőtér üzemeltetőjének az I. mellékletben bemutatott szabályozott tevékenységek körében nem felsorolt összes tevékenysége, szolgáltatásai és az általa rendelkezésre bocsátott infrastruktúra elemek. E körbe tartoznak egyebek mellett az alábbiakban felsoroltak:

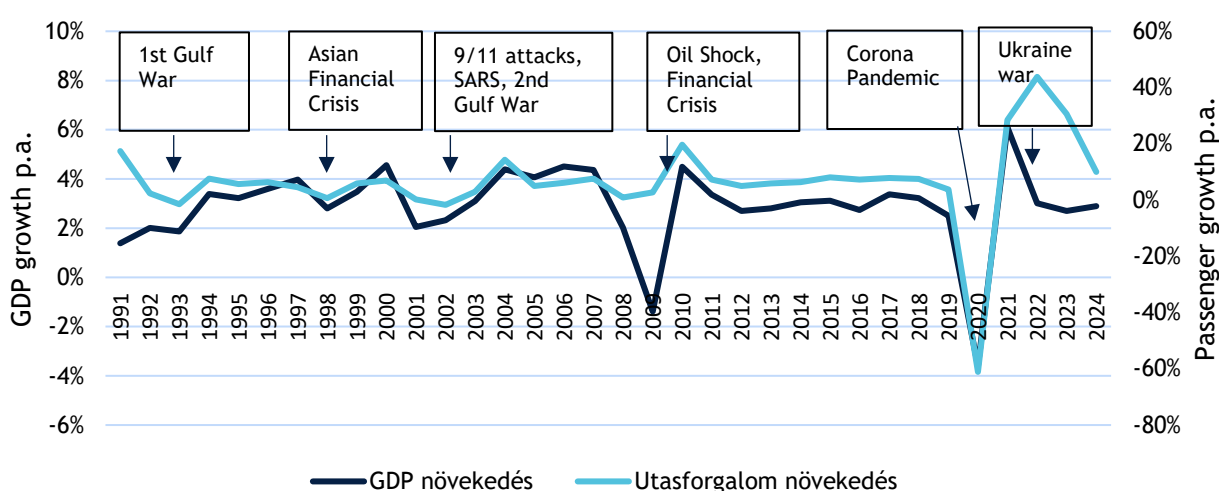
- Ingatlan bérbeadás
- Közmű szolgáltatás és hulladék gazdálkodás
- Reklámfelület értékesítés
- Parkoló üzemeltetés
- Egyéb közlekedéshez kapcsolódó szolgáltatások
- Terminálhoz kapcsolódó egyéb szolgáltatások
- IT szolgáltatások
- Üzemanyag kiskereskedelem közúti járművek számára
- Foglalkozás egészségügyi szolgáltatások
- Egyéb nem kiemelt szolgáltatások

## XV. Melléklet

### Piaci kockázatok a légitársaságokban

A globális légi utasforgalom növekedését továbbra is iparági ciklusok jellemzik, amelyeket a gazdasági helyzet határoz meg. Az iparági ciklusok fogalma nagyrészt azon a feltételezésen alapul, hogy a légi utasforgalmi növekedést a gazdasági növekedés mozgatja, recesszió esetén pedig negatív következmények várhatók. A múltban mindig is a GDP volt a légitársaság fejlődését meghatározó legfontosabb tényező. Ha a GDP növekszik, akkor a légitársaság iránti keresletben és a repülési hajlandóságban is annak megfelelő növekedés várható, a lassuló gazdaság ellenben stagnáló piacokhoz vezet. Az ideiglenes visszaesések ellenére a légitársasági ágazat bizonyította stressztűrését, hiszen a piacok általában visszaépültek és idővel visszatértek a növekedési pályára.

A világ légi utasforgalmának a növekedése vs. a világ GDP növekedése

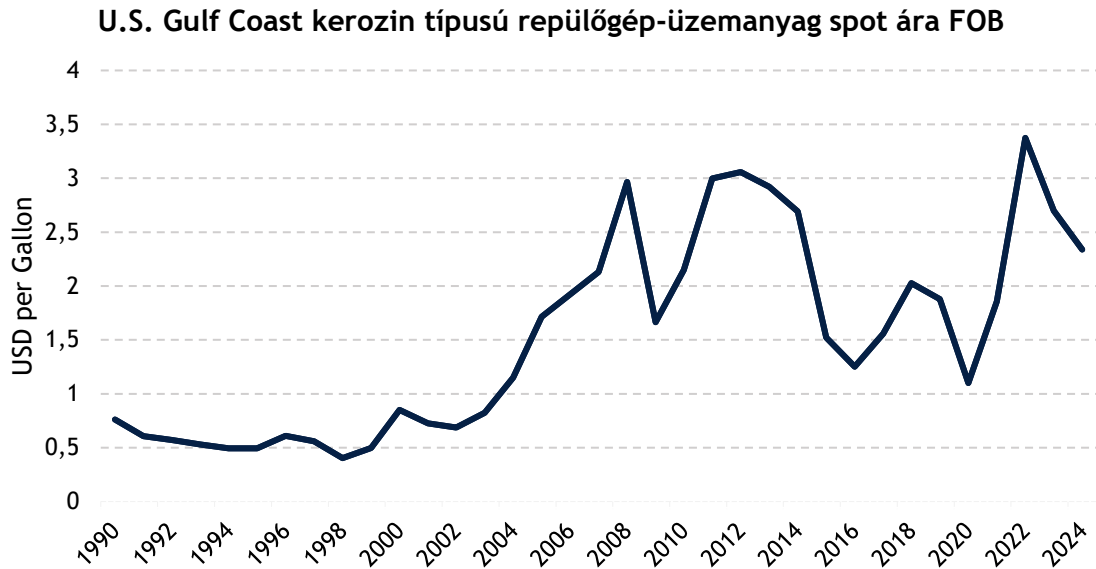


Forrás: Világbank, Oxford Economics, ACI

Noha egyes válságok előre láthatók - a gazdasági visszaesések például egyfajta rendszerességgel fordulnak elő - mások kiszámíthatatlanok és nagyobb zavart okoznak. 2001. szeptember 11-e eseményei például jelentős hatást gyakoroltak a légitársaságokra, és nagyrészt stagnáló utasforgalmat eredményeztek a rákövetkező két évben. A regionális krízisek, mint például a 2003-as SARS járvány vagy a 2010-es izlandi vulkáni hamufelhő, ideiglenes zavarokat okoztak a légitársaságok növekedésében.

Az utóbbi 40 év során a globális légitársaságok összességében erőteljes növekedést mutatott. A koronavírus világjárvány azonban példátlan összeomlást okozott az utasforgalomban; 2020 végéig mintegy 61%-os globális utasszám-csökkenés következett be, ami közel 2,4 milliárd légi utas „eltűnését” jelentette. Európa legforgalmasabb repülőterei kivétel nélkül 70-90% körüli átmeneti forgalomkiesést regisztráltak a járvány első hulláma során. A Budapest Airport 2024-re sikeresen talpra állt; az utasforgalom visszaépült a 2019-es, világjárvány előtti szintre.

Miközben a légitársasági iparág még nem heverte ki teljesen a koronavírus-járványt, a geopolitikai feszültségek, mint például az Ukrajnában zajló háború és az Izrael-Hamas konfliktus további kihívásokat jelentenek. Míg a közvetlen útvonalzárások csak korlátozott hatással voltak az iparágra, az ingadozó energiaárak és az infláció továbbra is komoly aggodalomra adnak okot. A tartós infláció csökkentette a háztartások rendelkezésre álló jövedelemszintjét, ami 2025-ben tovább csökkentheti a repülési hajlandóságot.



Forrás: Egyesült Államok Energiainformációs Hivatala

Az olajárak továbbra is rendkívül ingadozóak, amit a geopolitikai konfliktusok is befolyásolnak, többek között az ukrajnai háború és a közel-keleti konfliktusok. Ezek az ingadozások közvetlenül befolyásolják a légitársaságok és repülőterek működési költségeit, tovább bonyolítva a visszaépítési erőfeszítéseket.

### A repülőtér-üzemeltetőkre vonatkozó konkrét kockázatok

Míg a légitársaságok és a repülőterek hasonló piaci kockázatoknak vannak kitéve, a repülőtér-üzemeltetőknek egyedi kihívásokkal is szembe kell nézniük, mivel infrastruktúrájuk helyhez kötött, és a változékony forgalmi viszonyok elleni válaszlépéseknek csak korlátozott tárháza áll rendelkezésükre. A szomszédos repülőterek egyre élénkebb versenyt folytatnak egymással. Egy a Copenhagen Economics által végzett felmérés szerint az európai polgárok több mint 60 %-a autóval két óra alatt megtehető távolságon belül legalább két fő repülőtér közül választhat.

A légitársaságokkal ellentétben, amelyek a flotta vagy a kapacitások átcsoportosításával alkalmazkodni tudnak a piaci változásokhoz, a repülőtér-üzemeltetők számára fizikai infrastruktúrájuk korlátot jelent. A légitársaságok gyakran nyitnak és zárnak útvonalakat a jövedelmezőség optimalizálása érdekében; az európai repülőtereken a járatok mintegy 15-20 %-át indítják, ill. szüntetik meg évente. A diszkont légitársaságok körében a repülőtérváltással járó költségek különösen alacsonyak, ami rugalmasabbá teszi őket abban, hogy tevékenységeiket más repülőterekre helyezték át. Ezt a jelenséget az Egyesült Királyság Versenybizottsága is megerősítette.

Éppen ellenkezőleg, a repülőtér-üzemeltetők magas fix költségekkel szembesülnek, amelyeket recesszió idején nehéz csökkenteni. Egy repülőtér gazdasági teljesítménye szorosan kapcsolódik a környező régió növekedéséhez. Az üzemeltetők kénytelenek a légiközlekedési infrastruktúra hosszú távú fejlesztéseit előre megfinanszírozni; ezek a társaságok minden alkalommal kénytelenek vállalni annak kockázatát, hogy az üzleti feltételek visszafordíthatatlanul megváltoznak, még mielőtt a befektetésük megtérülhetne. Ezt a kockázatot tovább súlyosbítja az a tény, hogy a kapacitások jelentős része egy-egy légitársaságtól függ. A Budapest Airport például kihívásokkal szembesült, amikor a forgalma nagy részét kitevő Malév kénytelen volt tevékenységét beszüntetni.

Ezen kockázatok ellenére a repülőtér-bővítési programokat végső soron függetleníteni kell az eseti visszaesésektől és elsősorban az adott régió általános, hosszú távú gazdasági

növekedéséhez kell igazítani. Az utasforgalom az elmúlt években folyamatos emelkedést mutatott, de a közelmúltbeli válságok - köztük a koronavírus-járvány, az ukrajnai háború és a közel-keleti geopolitikai feszültségek - továbbra is kihívásokat jelentenek.

Ezenkívül a repülőterekre egyre nagyobb nyomás nehezedik, hogy fenntarthatósági kezdeményezésekbe fektessenek. A klímaváltozás elleni globális küzdelem részeként csökkenteniük kell szén-dioxid-kibocsátásukat és nettó nullás céljaikat el kell érniük. Ezek a befektetések ugyan szükségesek, de további pénzügyi terheket rónak a már így is a forgalom ingadozásával és a növekvő működési költségekkel küzdő üzemeltetőkre.