



Díjszabályzat

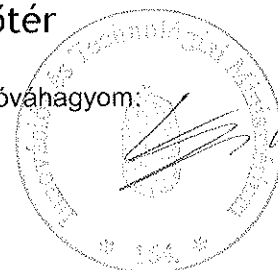
**Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc
Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen
Működő Részvénytársaság**

Érvényes: 2022. január 1-től

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

Budapest Airport Zrt
1185 Budapest,
BUD Nemzetközi Repülőtér

Jóváhagyom:



Mati

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	11
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	12
1.6. Egyebek	12
2. Repülőtéri díjak.....	13
2.1. Utasszállító járatok.....	13
2.1.1. Leszállási díj	13
2.1.2. Parkolási díj	14
2.1.3. Mélyalvási üzemelési díj	15
2.1.4. Utaskiszolgálási díj	16
2.1.5. Biztonsági díj	17
2.1.6. Csomagkezelési díj	17
2.1.7. Jegykezelő pultok díja	17
2.2. Dedikált cargo járatok	18
2.2.1. Leszállási díj.....	18
2.2.2. Parkolási díj	18
3. Forgalomösztönző kedvezményrendszer	19
3.1. Utasszállító járatok.....	19
3.1.1. Útvonalhoz kötött kedvezmény rendszer.....	19
3.1.2. Üzemeltetéshez kötött kedvezményrendszer.....	25
3.2. Dedikált cargo járatok	28
3.2.1. Új desztinációs kedvezmények.....	29
3.2.2. Frekvencianövelésre adott kedvezmény.....	30
3.3. COVID-19 fellendülés-támogató program.....	31
3.3.1. Halmozódó jóváírás program.....	31
3.3.2. Fellendülés-támogatási kedvezmény.....	32
I. melléklet	33
A Szabályozott Tevékenységek listája	33
II. melléklet	34
Az Árplafon	34
II.1 Az Árplafon kiszámításának módszere és értéke	34
II.2 Az Árplafon lehetséges módosításai.....	35
III. melléklet	37
Díjmegállapítás és konzultációs eljárás	37
III.1 A konzultációs eljárás általános menetrendje.....	37
III.2 Elvárások	37
III.3 A díjak kialakítása	37
III.4 A konzultációs eljárásban részt vevő légitársasági képviselők listája.....	38
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) .	45
VI.	melléklet	47
	A Repülőtéri infrastruktúra rendelkezésre állására vonatkozó objektív tényezők és az azoknak megfelelő pénzügyi hatás mértéke	47
VII.	melléklet.....	51
	A Repülőtéri infrastruktúra minőségére és az utas/ügyfél elégedettségre vonatkozó szubjektív tényezők felsorolása	51
VIII.	melléklet	52
	A budapesti, prágai és bécsi repülőterek ASQ eredményei.....	52
IX.	melléklet	53
	A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma	53
	IX.1 A Repülőtér forgalmának áttekintése az elmúlt 5 évben (2017-2021)	53
	IX.2 Forgalmi előrejelzés a következő öt évre (2022-2026)	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, légi közlekedéshez 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 légiközlekedésben	70

Rövidítések

Ptk.	a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény
Lt.	a légitözlekedésről szól 1995. évi XCVII. törvény
AIP	Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (Aeronautical Information Publication)
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organization)
IATA	Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (International Air Transport Association)
ACI	Repülöterek Nemzetközi Szövetsége (Airports Council International)
LH	légitözlekedési hatóság [a Kormány által a 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdés alapján kijelölt szerv]
CUTE	közösen használt utaskezelési eszköz (common-use terminal equipment)
EUR	euro
HUF	forint
MTOW	maximális felszállótömeg (maximum takeoff weight)
Kg	kilogramm
GAT	Kisgépes Terminál (General Aviation Terminal)
EPNdB	effektív érzékelt zaj decibel (effective perceived noise decibel)
NOTAM	értesítés a légi személyzet részére (notice to airmen)
ASQ	repülötéri szolgáltatások minősége (airport service quality)
HICP	fogyasztói árindex (harmonized index of consumer prices)
PSC	utaskiszolgálási díj (passenger service charge)
PRM	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 költség szerkezettel, 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 járatszámmal 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 - árbevételt 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 járatral érkezik a repülőtérre, mint amivel indul. Átszálló utasnak minősül az az utas is, aki ugyanazzal a járatszámmal utazik tovább, de más lajstromjelű géppel, azaz repülőgépet vált Budapesten.

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 járatral repüli és annak nem az üzemeltetője.

C-, D- vagy E-kategóriás légi jármű: a Chicagó-i Egyezmény 14. függeléké (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.

Egész évben üzemelő járat: az üzemelési éven 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.

Frekvencia / heti frekvencia: egy meghatározott időintervallum alatt (év, hó, menetrendi időszak) menetrendszerint 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) menetrendszerint induló repülőgépek összege (darab).

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

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

Légitármű tulajdonos: az Lt. 12. §-a szerint a légitárműkezelési hatóság, vagy külföldi légitármű esetén a külföldi légitárműkezelési hatóság által kiadott lajstromban szereplő tulajdonos.

Légitármű üzemeltető: menetrendszerinti vagy charter repülések esetén az a légitársaság, amely a saját IATA vagy ICAO kódjával végez repülést egy adott légitárművel 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 légitárműkezelési hatóság, vagy külföldi légitármű esetén a külföldi légitárműkezelési hatóság által kiadott lajstromban szereplő üzemben tartó.

Légitármű: 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 felszálló tömeg (MTOW): a légitármű maximális strukturális felszálló tömege a repülésre való alkalmasságot igazoló bizonyítvány alapján.

Menetrendszerinti járat: a Repülőtérre rendszeresen közlekedő, a légitárműkezelési hatóság 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 légitármű 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 repülőtéréről.

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 vagyonkezelési 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 vagyonkezelt ingatlanok (ideértve a közúti parkolókat) bérlete - és azok díjait összefoglaló dokumentum.

A hatályos változat a 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.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **Kormányrendelet**), valamint az Lt. 74. § (1) bekezdés z) pontjának felhatalmazása alapján kiadott, a kereskedelmi repülőtér légi jármű által történő igénybevételéért 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 Repülőtérrel használók 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 üzemben 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 használóival 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 járat üzemeltetőjének, 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 légi jármű üzemeltetője köteles megfizetni a Díjakat attól függetlenül, hogy más légitársaság járatszáma is kapcsolódik az adott légi járműhöz.

Az esedékes Díjakat előrefizetés formájában kell megfizetni. Az előrefizetés kalkuláció alapján történik. A kalkulációt a légi jármű üzemeltetőjének/tulajdonosának kell kérnie a Budapest Airport Zrt.-től a 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:

- légi jármű típusa, altípusa,
- járatszám,
- lajstromjel,
- érkezési és indulási idő,
- MTOW,
- üzemelő légi jármű 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. Előrefizetés esetén a kiszámított összegnek az érkezést megelőző 3. (harmadik) munkanapon meg kell érkeznie a Budapest Airport Zrt. bankszámlájára. Az előrefizetésre irányuló kérelmet a fenti határidők figyelembe vételével kell megtenni. Amennyiben az előrefizetés 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 előrefizetés 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 2.2. 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 kellékekkel rendelkező elektronikus számlaként juttatja el a légi jármű üzemeltetőjének/tulajdonosának a légi jármű üzemeltetője/tulajdonosa által Budapest Airport Zrt. részére az előkalkulációs kérelemben vagy egyéb írásos formában megadott e-mail cím(ek)re.

Amennyiben a légi jármű 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 légi közlekedés biztonságának sérelme nélkül jogosult megakadályozni a felszállást. Amennyiben a felszállást a repülőtér üzemeltetője a fizetés elmaradása miatt megakadályozza, a nem fizető légi jármű üzemeltetője/tulajdonosa semmilyen kárigénnyel nem fordulhat a Budapest Airport Zrt. felé. Amennyiben a légi jármű 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) háromszorosát kiszámlázni.

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

A fenti fizetési feltételektől eltérni a Budapest Airport Zrt.-vel kötött kétoldali 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 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 félév 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 kamat 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. 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 repülésre való alkalmasságot igazoló bizonyítványban foglalt adatok,
- b) az a) pontban foglalt adatok légi jármű üzemeltető általi igazolásának hiányában pedig az ICAO Doc 7100 *Manual of Airport and Air Navigation Facility Tariffs, Selective List of maximum Licensed Take-off Weights for Aircraft* című kiadványban publikált, az adott légi jármű típusra vonatkozó tömeg adatok

kerülnek felhasználásra.

1.4. A légi jármű park adatainak benyújtása

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

email: airport.ops@bud.hu ; Alexandra.Varro@bud.hu; aodm@bud.hu.

A már benyújtott lista bármikor naprakészé 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 felszálló tömeg figyelembe vételével állapítja meg. A repülőtér használója - mentesség hiányában - a díj megfizetésére köteles.

a) Leszállási díj számítása

A Repülőtér használó a Budapest Airport Zrt. előzetes értesítése mellett, legkésőbb a menetrendi időszak váltása napján dönthet úgy a következő menetrendi időszakra vonatkozóan, hogy a 2.1.4. b) pont szerinti Kiterjesztett Utaskiszolgálási díjat vagy Nem Kiterjesztett Utaskiszolgálói díjat kívánja fizetni. A Repülőtér használó által fizetendő Leszállási díj mértéke a légitársaság által fizetett Utaskiszolgálási díj típusától függ.

A repülőterek futópályáinak és/vagy gurulóútjainak használatáért térítendő díj a világítási díj beszámításával fizetendő minden repülőgép után a maximális felszálló tömeg 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 felszálló tömeget meg nem haladó légi jármű után díjat fizet a repülőtér használója. A 10.000 kg maximális felszálló tömeget meghaladó légi jármű esetén a jelen pont szerinti Leszállási díjat a maximális felszálló tömeghez tartozó sávba eső díjnak megfelelően fizeti a repülőtér használó az alábbiak szerint:

Légi jármű tömeg kg-ban	Kiterjesztett Utaskiszolgálási díjat fizető légitársaságok esetén		Nem kiterjesztett Utaskiszolgálási díjat fizető légitársaságok és GAT terminál esetén	
	EUR (légi járművenkén t)	EUR (minden megkezdett 1000 kg-ként)	EUR (légi járművenkén t)	EUR (minden megkezdett 1000 kg-ként)
10.000-ig	128,65	-	136,48	-
10.001 - 45.000	-	12,23	-	12,98
45.001 - 150.000	-	10,37	-	11,01
150.001 -	-	8,31	-	8,82

b) Kedvezmények és mentességek

A Leszállási díjból adott kedvezmények minden esetben a 2.1.1. pont szerinti, a Kiterjesztett Utaskiszolgálási díjhoz tartozó Leszállási díjra vonatkoznak.

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 alapján a 2.1.1. pont szerint számított Leszállási díj megfizetése alól mentesek a következő repülések:

- nem kereskedelmi tevékenységet teljesítő magyar állami légi járművel végrehajtott repülések;
- kutató és mentő repülések;
- navigációs berendezések kalibrálása céljából végrehajtott repülések;
- a Repülőtér kényszerhelyzetben lévő légi jármű általi igénybe vétele.

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 minden megkezdett 60 percre a légi jármű maximális felszálló tömegének minden 1000 kg-ja után.

Minden megkezdett 1000 kg egésznek számít.

Minden 60 perc vagy kevesebb **EUR 0,231/óra/1000 kg**

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 (400Hz 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 felszálló tömegétől függetlenül:

Első 60 perc: **67,48 EUR**

Minden további 15 perc vagy kevesebb: **41,61 EUR**

(Minden megkezdett időtartam egésznek - 60, illetve 15 percnak - 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: **96,85 EUR / éjszaka**

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. a repülőtér használókat a mélyalvási üzemelési díjjal arra ösztönzi, hogy helyi idő szerint 00:00 és 05:00 óra között, a mélyalvás időszakában a lehetőségekhez képest elkerüljék a legsűrűbben lakott területeket a Repülőtér környezetében.

2.1.3.1. A mélyalvási üzemelési díj megállapítása:

$$M = A * P * K$$

Ahol,

„A” az alapdíj

$$A = 1.000 \text{ EUR / művelet}$$

„P” a pályairány

	13L	13R	31L	31R
Felszállás	0%	0%	100%	100%
Leszállás	100%	100%	0%	0%

„K” kategória szorzó

A Mélyalvási üzemelési díj nagysága arányos a zajkibocsátással, ezért a repülőgépeket hat kategóriába sorolva teljesül a teljesítmény-arányos kibocsátás/megfelelőség elve. A légi járművek 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
10%	15%	20%	25%	50%	100%

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 légitársaság esetében a „K” tényező értéke 100% Az Lt. 41. § (5) és (6) bekezdése alapján a 2.1.3. pont szerint számított Mélyalvási üzemelési díj megfizetése alól mentesek a következő repülések:

- nem kereskedelmi tevékenységet teljesítő magyar állami légitársasággal végrehajtott repülések;
- kutató és mentő repülések;
- navigációs berendezések kalibrálása céljából végrehajtott repülések;
- a Repülőtér kényszerhelyzetben lévő légitársaság általi igénybe vétele;
3000 kg maximális felszállótömeggel rendelkező légitársaság által végrehajtott repülések.

2.1.4. Utaskiszolgálási díj

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

- a 2 éven aluli gyermekeket és
- a tranzit utasokat

a) Az Általános repülés célját szolgáló (GAT) terminálon: **38,03 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 igénybevételeért. 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:

	Kiterjesztett Utaskiszolgálási díj	Nem kiterjesztett Utaskiszolgálási díj
Induló utas	26,93	25,64
átszálló utas, induló járaton	6,68	6,68

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

A PRM díja 0,20 EUR / induló utas.

Az átszálló utasokra vonatkozó kedvezményes díjszabás (6,68 EUR) az arra jogosult légitársaság valamennyi átszálló utasára alkalmazandó az adott hónapban.

2.1.5. Biztonsági díj

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

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

Általános repülés célját szolgáló (GAT) terminálon:	4,10 EUR / induló utas
A 2A és 2B terminálon	4,10 EUR / induló utas
A 2A és 2B terminálon:	4,10 EUR / átszálló utas

2.1.6. Csomagkezelési díj

Budapest Airport Zrt. a repülőtér használóinak csomagkezelési díjat számít fel a T2 poggyászrendszer használatáért, amely egy - induló járatonként számított - tételes fix díjből és egy - feladott poggyázonként számított - változó díjből áll:

a) fix díj:	29,79 EUR / induló járat
b) változó díj:	0,83 EUR / feladott poggyász

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 csomagkezelési díj önállóan nem kerül felszámításra azon Repülőtér használók esetében, amelyek a - 2.1.4. pontban foglaltak szerinti - Kiterjesztett Utaskiszolgálási díjat fizetik meg a Budapest Airport Zrt. részére.

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. maximális felszálló tömeg figyelembe vételével állapítja meg. A repülőtér használója a díj megfizetésére köteles.

Leszállási díj számítása

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

Minden 10.000 kg maximális felszálló tömeget meg nem haladó légi jármű után egységes díjat fizet a repülőtér használója. A 10.000 kg maximális felszálló tömeget meghaladó légi jármű esetén a Leszállási díjat a maximális felszálló tömeghez tartozó sávba eső díjnak megfelelően fizeti a repülőtér használó az alábbiak szerint:

Légi jármű tömeg kg-ban	EUR (légi járművenként)	EUR (minden megkezdett 1000 kg-ként)
10 000-ig	136,48	-
10 001 - 45 000	-	12,98
45 001 - 150 000	-	11,01
150 001 -	-	8,82

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:

a) Nappali időszakban (06.00-22.00 között):

A következő parkolási díj fizetendő minden megkezdett 60 percre a légi jármű maximális felszálló tömegének minden 1000 kg-ja után. Minden megkezdett 1000 kg egésznek számít.

Minden 60 perc vagy kevesebb

EUR 0,258 óra/1000 kg

Kedvezmények:

Dedikált áruszállító gépek esetén a 3 órát meg nem haladó parkolás - függetlenül attól, hogy több állóhelyen történik - díjmentes. A 3 órát meghaladó 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 között): díjmentes

3. Forgalomösztönő 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 szerint induló járatokra érvényesek.
- A Budapest Airport Zrt. ideiglenesen, 2022. március 31-ig hatályon kívül helyezi az alábbi három rendelkezést:
 - A kedvezmények kizárólag a csúcsidőn kívüli járatokra érvényesek. C kategóriás légitársaságoknál az alábbi időszakok minősülnek csúcsidőnek:

○ Reggeli indulási csúcsidő:	06:00-07:00
○ Déli indulási csúcsidő:	11:00-13:00
○ Déli érkezési csúcsidő:	11:00-13:00
○ Esti érkezési csúcsidő:	19:00-20:00
○ Éjszakai érkezési csúcsidő:	23:00-00:00
 - D és E kategóriás légitársaságok esetében kérésre határozza meg és hagyja jóvá a Budapest Airport a csúcsidőket.
 - 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 növekedett vagy legfeljebb 15%-kal csökkent az előző év ugyanazon időszakához képest.
- 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 teljesítésre nem kötelezik a Budapest Airport Zrt-t. A Budapest Airport Zrt. jogosult a kedvezmény összegét az adott légitársaságnak a Budapest Airport Zrt. felé fennálló, lejárt tartozásaiba beszámítani. A Budapest Airport Zrt. fenntartja továbbá a jogot arra, hogy a kedvezmények érvényesítését a légitársaságnak a Budapest Airport Zrt. felé - a kedvezmények érvényesítésének időpontjában - fennálló, lejárt tartozását meghaladó mértékben kizárja. Amennyiben a légitársaság tartozása a kedvezmények érvényesítésének időpontjában meghaladja az adott időszak után járó kedvezmények összegét és a Budapest Airport Zrt. erről írásban értesíti a légitársaságot, úgy a légitársaság elveszti a jogát a kedvezmények tartozáson felüli részének érvényesítésére.
- A Leszállási díjból adott kedvezmények minden esetben a 2.1.1. pont szerinti, a Kiterjesztett Utaskiszolgálási díjhoz tartozó 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, a Nem Kiterjesztett Utaskiszolgálási díjhoz tartozó 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 kivételt képeznek ez alól.
- Az új útvonalakra vonatkozó kedvezményrendszer (3.1.1.1/a-d) eredeti céljának a COVID utáni időszakban történő fenntartása érdekében a légitársaság csak abban az esetben jogosult a kedvezményre, ha a járat(ok) megszüntetése óta legalább három (3) egymást követő menetrendi üzemelési időszak eltelt.
- Bármely, évről évre történő növekedést jutalmazó kedvezmény (pl. 3.1.1.1/e és 3.1.1.2) eredeti céljának a COVID utáni időszakban történő fenntartása érdekében a 2019-es IATA nyári és az arányosított téli menetrendi időszakok szolgálnak összehasonlítási alapként.

3.1.1.1. Új desztinációs kedvezmények

a) Utasszállító légi járművek 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 légi járművek 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: *Ősztönzési Időszak*).
- A légitársaságnak az új célállomásra legalább egy üzemeltetési évig, rövid távú járat esetén minimum heti 2 alkalommal, hosszú távú járat esetén minimum heti 3 alkalommal kell üzemelnie.
- Amennyiben egy légitársaság újra elkezdi az üzemelést egy olyan célállomásra, amely korábban szerepelt az útvonalhálózatában, csak akkor válik jogosulttá a kedvezményre, ha ezen célállomásra üzemelő járata(i)nak megszüntetésétől számítva legalább három (3) egymást követő menetrendi időszak eltelt és más légitársaság nem működtet járatot az adott útvonalon.

- Abban az esetben, ha a légitársaság több járatot is indít ugyanabba az új desztinációba 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.
- A kedvezmény a „Megszűnt útvonal pótlására nyújtott kedvezménnyel” nem kombinálható.
- „Code-share” üzemeltetés esetében, ha a „code-share” partnerek saját légitársaságukkal 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 lejárta előtt - is elkezd járat(ka)t üzemeltetni ugyanabba a desztinációba, 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, legfeljebb 208 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 nem alkalmazható, ha az adott útvonalon vagy annak 100 km-es 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.

e) Megszűnt útvonal pótlására nyújtott kedvezmény

	Első év	Második év
Leszállási díj	100%	50%

Feltételek:

- Megszűnt útvonal pótlása akkor történik meg, ha egy légitársaság olyan repülőtérre vagy repülőtér rendszerbe kezd üzemelést, ahova más légitársaság nem repül a Repülőtérrel, és az adott útvonalra üzemelést egy másik légitársaság a 2019 nyári vagy téli menetrendi időszakban hagyta abba.

- A légitársaságnak az új célállomásra legalább egy Üzemelési évig, átlagban legalább heti 2 alkalommal kell üzemelnie.
- Amennyiben egy légitársaság úgy kezd megszűnt útvonal pótlásába, hogy az adott célállomás korábban már szerepelt az útvonalhálózatában, csak akkor válik jogosulttá a kedvezményre, ha ezen célállomásra üzemelő járatának megszüntetésétől számítva legalább három egymást követő menetrendi időszak eltelt és más légitársaság nem működtet járatot az adott útvonalon. Abban az esetben, ha a légitársaság több járatot is indít ugyanabba az új desztinációba az első Üzemelési éven belül, úgy minden járatra érvényes a kedvezmény.
- Amennyiben adott légitársaság kereskedelmi együttműködést - codeshare, repülőgép bérlet - kezd a korábban az adott útvonalra üzemelő másik légitársasággal, ez a kedvezmény az adott légitársaságnak nem jár.
- A kedvezmény a Díjszabályzat 3.1.1.1. a), b) és c) pontjában foglalt kedvezményekkel nem kombinálható.

f) Új időszakos (szezónális) 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 szezónon keresztül üzemelnie kell.
- Az utas kiszolgálási díjból adott kedvezmény az alábbi további feltételek esetében adható:
- A kedvezmény az első üzemelési időszak (menetrendi szezón) után, majd az ezt követő 365 napos időszakonként igényelhető. (Jelen kedvezmény alkalmazásában minden érintett Szezónális időszak önállóan: *Szezónális Ösztönzési Időszak*).
- A Szezónális Ösztönzési Időszakban legalább 3 hónapon keresztül kell üzemeltetni a járatot.
- 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 Szezónális 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 útvonalon üzemelő légitársaság - plusz gépet üzemeltet, ami az összes légitársasági üzemelést tekintve mind nagyobb járatsűrűséget, mind a kapacitás bővülését eredményezi az adott útvonalon és 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.
- A gépforgalom-növekedés meghatározása az adott év és a 2019 nyári / téli menetrendi időszak gépforgalmának összehasonlításával történik meg.

3.1.1.3. Repülőtér rendszerek

<u>Belgium</u>	Brüsszel	<i>Brüsszel / Charleroi</i>
<u>Dánia</u>	Koppenhága	<i>Kastrup/Roskilde</i>
<u>Németország</u>	Berlin	<i>Schoenefeld/Tegel/Brandenburg</i>
	Düsseldorf	<i>Düsseldorf/Weeze</i>
	Frankfurt	<i>Hahn/Main (International)</i>
	Hamburg	<i>Fuhlsbüttel/Finkenwerder</i>
<u>Finnország</u>	Helsinki	<i>Malmi/Vantaa</i>
<u>Franciaország</u>	Lyon	<i>Bron/Saint Exupéry</i>
	Párizs	<i>Beauvais-Tille Airport/Charles de Gaulle/Le Bourget/Orly</i>
<u>Lengyelország</u>	Varsó	<i>Chopin / Modlin</i>
<u>Norvégia</u>	Oslo	<i>Gardermoen / Rygge</i>
<u>Olaszország</u>	Milánó	<i>Bergamo-Orio</i>
	Róma	<i>Al Serio/Linate/Malpensa</i>
	Velence	<i>Ciampino/Fiumicino</i> <i>Marco Polo/Treviso</i>

<u>Orosz Föderáció</u>	Moszkva	<i>Domodedovo / Sheremetyevo / Vnukovo / Bykovo / Zhukovsky</i>
<u>Spanyolország</u>	Madrid	<i>Barajas/Torrejon</i>
	Barcelona	<i>El Prat/Costa Brava(Girona)</i>
<u>Svédország</u>	Stockholm	<i>Arlanda/Bromma/Skavsta/Vasteras</i>
	Göteborg	<i>Landvetter / City</i>
<u>Törökország</u>	Isztambul	<i>Ataturk/Sabiha Gokcen International Airport / Istanbul New Airport</i>
<u>Egyesült Királyság</u>	Belfast	<i>Belfast City Airport/Belfast International Airport</i>
	Bristol	<i>Bristol/Filton</i>
	Glasgow	<i>International/Prestwick Airport</i>
	London	<i>Gatwick/Heathrow/Luton International Airport/Stansted/London City Airport / Southend</i>
<u>Kína</u>	Sanghaj	<i>Pudong /Hongqiao</i>
	Peking	<i>Beijing Capital /Beijing Daxing</i>
<u>Amerikai Egyesült Államok</u>	New York	<i>John F. Kennedy /Newark/LaGuardia /Stewart International Airport</i>
	Chicago	<i>O'Hare /DuPage Airport/Gary-Chicago / Chicago Midway / Chicago Executive Airport/ Rockford</i>
	Philadelphia	<i>Philadelphia International / Wings Field Airport/ Northeast Philadelphia / Philadelphia Seaplane Base/ Trenton-Mercer</i>
<u>Kanada</u>	Toronto	<i>Toronto / Billy Bishop Toronto City / Buttonville Municipal Airport/ Region of Waterloo International Airport/ John C. Munro Hamilton</i>
<u>Ukrajna</u>	Kijev	<i>Zhuliany / Boryspil</i>
<u>Egyesült Arab Emirátusok</u>	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 kedvezményt a Budapest Airport Zrt. a naptári év elteltével, következő év januárjában írja jóvá.
- 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., 3.1.2.3 és 3.1.2.4. pont szerinti, üzemeltetéshez kötött kedvezmények összesített mértéke nem haladhatja meg a 12,0 EUR/induló utas értéket.
- A kedvezmény alkalmazása, valamint az utasszám számítása során kizárólag az azonos légitársasági kód (IATA/ICAO kód) alatt üzemelő és menetrendszerinti légitársaságok figyelembe vehetnek. 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 Forgalom Szinten Tartási illetve a 3.1.2.4. pont szerinti Növekedési Ösztönző kivételével - minden esetben a 2.1.4. pont szerinti, a 'Nem Kiterjesztett Utaskiszolgálási díj, figyelembe vételével megállapított Utaskiszolgálási díjra vonatkoznak. Az Utaskiszolgálási díjból adott kedvezmények mértéke nem haladhatja meg a kiszámlázott Utaskiszolgálási díj 100 százalékát.
- Az új rendszerű, üzemeltetéshez kötött kedvezmények kiszámítása visszamenőlegesen, 2021. január 1-től történik. Ha egy légitársaság a korábbi, 2021. március 31-ig érvényes Díjszabályzat szerinti üzemeltetéshez kötött kedvezményeket veszi igénybe, a régi Díjszabályzat szerinti kedvezményeket a 2021-es naptári évben az új módszertan szerinti üzemeltetéshez kötött kedvezmények váltják ki.

3.1.2.1. Forgalom Szinten Tartási Ösztönző

Induló utasszám	Kedvezmény per induló utas
0-499,999	0,00 EUR
500.000-749,999	5,20 EUR
750,000-999,999	5,50 EUR
1,000,000-1,499,999	5,80 EUR
1,500,000 felett	6,10 EUR

Feltételek:

- A légitársaságoknak a Budapest Airport Zrt. ezt az ösztönzőt a jelen Díjszabályzat 2.1.4 pontjában meghatározott, a légitársaság által választott és fizetett Utaskiszolgálási díjból biztosítja.
- A kedvezmény mértéke a légitársaságnak az adott naptári évi 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.
- A Forgalom Szinten Tartási Ösztönző jóváírása az adott naptári év végével történik, amely a teljes naptári év induló utasainak összegét veszi figyelembe.

3.1.2.2. *Kapacitás Kihasználtsági Ösztönző*

Az utasszám meghatározásánál a naptári év teljes induló utasforgalmát kell alapul venni. A tranzit és 2 éven aluli gyermek utasforgalomra a kedvezmény nem vonatkozik.

Kapacitás kihasználtsági mutató	Kedvezmény
80,0%-84,99%	10%
85,0% - 89,9%	15 %
90,00% - 100,0%	20 %

Feltételek:

- A kedvezmény mértéke a légitársaság egy adott naptári évben, 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 Kihasználtsági Ösztönző jóváírása azon légitársaságok esetében történik meg, amelyek teljes éves gépmozgása az adott naptári évben meghaladta a légitársaság 2019-es összesített gépmozgásainak 75 százalékát.
- 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 légi jármű fizikai ülészetét a Budapest Airport Zrt. részére menetrendi időszakonként előre

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

- Új üzemelés indítása esetén az első 12 hónap után a teljes kapacitás kihasználtsági mutatónak 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
3,1	5%
3,2	6%
3,3	7%
3,9 fölött	13%

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 légi jármű 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 mutatónak megfelelő kedvezmény egy összegben kerül elszámolásra oly módon, hogy az év közben esetlegesen már jóváírt kedvezmények levonásra kerülnek.

3.1.2.4. Növekedési Ösztönző

További induló utasok	További induló utasonkénti kedvezmény
0-19.999	0,00 EUR
20.000-29.999	2,50 EUR
30.000-39.999	3,50 EUR
40.000-49.999	4,50 EUR
50.000-59.999	5,50 EUR
60.000-79.999	6,50 EUR
80.000-99.999	7,50 EUR
100.000 felett	8,50 EUR

Feltételek:

- A Növekedési Ösztönző jóváírása az adott naptári év végével történik, azon légitársaságok esetében, amelyek teljes éves utasforgalma 2021-ben meghaladta a légitársaság 2019-es összesített utasforgalmának 60 százalékát.
- 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.
- A kedvezmény nem kombinálható a 3.3 pont szerinti, COVID-19 fellendülést támogató programmal.
- A légitársaságoknak a Budapest Airport Zrt. ezt az ösztönzőt jelen Díjszabályzat 2.1.4 pontjában meghatározott, a légitársaság által választott és fizetett Utaskiszolgálási díjből biztosítja.

3.1.2.5. Környezetvédelmi Ösztönző

- A Budapest Airport Zrt. 100% kedvezményt biztosít a leszállási díjből a teljesen elektromos meghajtású / szén-dioxid semleges légi járművek használatára, rendszeres utasforgalomi 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 légi járat 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.
- A Budapest Airport Zrt. jogosult a kedvezmény összegét az adott légitársaságnak a Budapest Airport Zrt. felé fennálló, lejárt tartozásaiba beszámítani. A Budapest Airport Zrt. fenntartja továbbá a jogot arra, hogy a kedvezmények érvényesítését a légitársaságnak a Budapest Airport Zrt. felé - a kedvezmények érvényesítésének időpontjában - fennálló, lejárt tartozását meghaladó mértékben kizárja. Amennyiben a

légitársaság tartozása a kedvezmények érvényesítésének időpontjában meghaladja az adott időszak után járó kedvezmények összegét és a Budapest Airport Zrt. erről írásban értesíti a légitársaságot, úgy a légitársaság elveszti a jogát a kedvezmények tartozáson felüli részének érvényesítésére.

- A Leszállási díjból adott kedvezmények minden esetben a 2.2.1. pont szerinti Leszállási díjra vonatkoznak.
- A kedvezmények menetrendszerinti és állandó üzemelésű járatokra vonatkoznak.

3.2.1. Új desztinációs kedvezmények

a) Dedikált áruszállító járat [- rövid és közép távú üzemelés esetén 5 000 km repülési távolság alatt (MTOW >100t)]

Dedikált áruszállító járat	Első év	Második év	Harmadik év	Negyedik év
Leszállási díj	80%	60%	40%	20%

Feltételek:

- Az új járatnak legalább 182 napig vagy egy menetrendi időszakig minimum heti 1 alkalommal kell üzemelnie. 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 elkezdi 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. évnek minősül.

b) Dedikált áruszállító járat [- hosszú távú üzemelés esetén 5 000 km repülési távolság felett (MTOW > 100t)]

Dedikált áruszállító járat	Első év	Második év	Harmadik év	Negyedik év
Leszállási díj kedvezmény minimum heti 1 járat esetén	80%	60%	40%	20%

Az 5 000 km repülési távolságot meghaladó hosszútávú áruszállító járatok a 4 éves kedvezményes időszak után is pályázhatnak leszállási díjkezdvezményre, melynek mértéke 25%. A kedvezmény 2023. március 31-ig történő üzemelésre nyújtható a Budapest Airport Zrt. által.

Feltételek:

- Az új járatnak legalább 182 napig vagy egy menetrendi időszakig minimum heti 1 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 ugyanabba az új desztinációba az első üzemelési éven belül, úgy minden járatra érvényes a kedvezmény.
- 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. évnek minősül.

3.2.2. Frekvencianövelésre adott kedvezmény

a) Dedikált áruszállító járat [MTOW>100t], rövid, közép és hosszú távú üzemelések esetén

Dedikált áruszállító járat	Első év	Második év	Harmadik év	Negyedik év
Leszállási díjkedvezmény minimum heti 1 járat esetén	80%	60%	40%	20%

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 182 napig vagy egy menetrendi időszakig minimum heti 1 alkalommal kell üzemelnie.
- Az ösztönző a rendszeres és a charter üzemelés esetében is érvényes, minimum hetente 1 járat üzemeltetése esetén.
- 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.

3.3.COVID-19 fellendülés-támogató program

3.3.1. Halmozódó jóváírás program

- A program érvényessége: 2021. január 1-től, a felhalmozódott kreditösszeg kifizetéséig.
- A jóváírás összege: a 2021. január 1-től 2021. december 31-ig tartó időszakban induló utasonként 5,00 EUR.
- A programra való regisztráció határideje: 2021. január 30., e-mailen a budairlinedevelopment@bud.hu címen.
- A Budapest Airport Zrt. fenntartja a jogot, hogy a programban való részvételhez bármilyen egyedi esetben, saját döntése alapján fizetési garanciát (bankgaranciát) kérjen a légitársaságtól.
- A jóváírás a légitársaságnak kiszámlázott tényleges repülőtéri díjból kerül biztosításra, beleértve minden egyes, az adott légitársaság rendes, menetrend szerinti működésére vonatkozó díjelemet, az üzemeltetéshez kötött, illetve a kereskedelmi kedvezményeket, az adott időpontban hatályos (időről időre módosított, kiegészített vagy újból hatályba léptetett) Díjszabályzat alapján.
- Részletek:
 - A Budapest Airport Zrt. a 2021-es évben a határidőig regisztráló légitársaságok számára minden egyes induló utas után 5,00 EUR kedvezményt biztosít. Az összesített kreditösszeget a légitársaságnak részletekben kell megfizetnie a Budapest Airport Zrt. részére, a következők szerint:
 - Az összesített kreditösszeg törlesztését 2022. január 1-től meg kell kezdeni, és az a kreditösszeg teljes kifizetéséig tart.
 - A törlesztés alapja az induló utasok száma, összege pedig induló utasonként 2,50 EUR, amelyet havi szinten számlázunk ki, a Díjszabályzat alapján a légitársaság részére kiállított számlákon.
 - A törlesztés egyenlegét 2022. január 1-től minden egyes féléves időszak végén ellenőrizni kell. Ha a kreditösszeg a 2022-es évben visszafizetésre került, a Budapest Airport Zrt. a továbbiakban nem számítja fel a 2,50 eurót.
 - Ha a légitársaság a 2022-es és/vagy a 2023-as évben több induló utast ér el, mint ahányat a 2019-es évben összesen, a járulékos repülőtéri díj legfeljebb az induló utasonként jóváírt összeggel (azaz a 2019-es összesített induló utasszámhoz viszonyítva az azon felüli utasok által fizetett repülőtéri díjjal) a halmozódó jóváírás összegét csökkenti.
 - A halmozódó jóváírás program más, üzemeltetéshez és útvonalakhoz kötött kedvezményekkel kombinálható, a 3.1.2.4 pont szerinti Növekedési Ösztönző kivételével.

3.3.2. *Fellendülés-támogatási kedvezmény*

- A program érvényessége: 2021. január 1. - 2021. december 31. (a „Kedvezményes Időszak”).
- A fellendülés-támogatási kedvezmény számításának alapja a 2020-as évre vonatkozó előrejelzések („FC0”). Az előrejelzés magában foglalja (i) a 2020 január-februári tényleges utasszámot, (ii) a márciusi-októberi időszakra vonatkozó végleges résidő-kérelmeket, a 2019-es évre vonatkozó, havi szintű, tényleges töltöttségi mutatókkal súlyozva, légitársaságonként, és (iii) a 2019 november-decemberi tényleges utasszámot.
- A fellendülés-támogatási kedvezmény minden induló utas után 5,50 euró, a FC0-hoz viszonyított utasok 70%-ától az 100%-áig.
- A kedvezmény a Kedvezményes Időszakot követő időszakban kerül jóváírásra. A kedvezmény a Kedvezményes Időszakot követő évben a Budapest Airport Zrt. által kiállított számlákon szereplő partner részére kerül jóváírásra.
- A kedvezmények kizárólag menetrend szerinti induló utasokra vonatkoznak.
- A fellendülés-támogatási kedvezmény egész évben üzemelő és szezonális járatokra is vonatkozik.
- Ez a kedvezmény a halmozódó jóváírással kombinálható, akár párhuzamosan is alkalmazható. A visszaszerzett utasszám 70%-a és 100%-a között a halmozódó jóváírás és a fellendülés-támogatási kedvezmény is alkalmazható, azaz a légitársaság minden induló utas után 10,5 EUR kedvezményt kap.
- A fellendülés-támogatási kedvezmény más, üzemeltetéshez és útvonalakhoz kötött kedvezményekkel kombinálható, a 3.1.2.4 pont szerinti Növekedési Ösztönző kivételével.

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 üzemen 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+(Y₁ tényező utasforgalom pontszám + Y₂ tényező beruházás pontszám) x HICP szerinti inflációs ráta)).

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

ahol:

Áp_ú: az új időszak első évében érvényes árplafon

Áp_{ú-1 év}: 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

Y₁: tényező utasforgalom pontszám

Y₂: 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.

Utassforgalom „Y₁” pontszám:

Átlagos utaslétszám-növekedés a megelőző két évben ¹	Utassforgalom “Y ₁ ” 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 „Y₂” pontszám:

A repülőtér üzemben tartójának összes beruházása a megelőző 5 évben ²	„Y ₂ ” tényező tőkeberuházási pontszám
Beruházások > a 4-5. év átlagos EBITDA ³ 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, várható árplafon-érték: 20,40 euró.

¹A megelőző két év az előző ötéves díjszabási időszak 4. és 5. évét jelenti. Az átlagos érték számtani átlagként számítandó.

²Esetleges vállalatfelvásárlások hatásainak figyelembevétele nélkül. Számítása a repülőtér üzemben tartója auditált pénzügyi jelentéseiben alapul, vagyis nem tesz különbséget a légitforgalmi és a kereskedelmi beruházások között, illetve nem tartalmazza a repülőtér üzemben tartója mérlegében nem szereplő beruházásokat.

³Az EBITDA jelenti a kamat, az adók, az értékvesztés és értékcsökkenés levonása nélkül, az általánosan elfogadott nemzetközi számviteli elvekkel összhangban számított eredményt az adott számítási időszakban (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 számítandók, 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 közzlése 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 repülőtérteret 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

2016. július

Sorszám	Vállalat
1	IATA
2	Wizz Air
3	Brussels
4	Qatar Airways
5	Ryanair
6	AF/KLM
7	LH Group
8	CEAS
9	Jet2.com
10	Emirates
11	British Airways
12	IAG
13	Tarom
14	BUD

2016. október

Sorszám	Vállalat
1	Wizz Air
2	Ryanair
3	LOT Polish Airlines
4	IATA
5	IAG
6	Air France / KLM
7	Alitalia
8	Qatar Airways
9	Air China
10	El Al
11	CEAS
12	British Airways
13	BUD
14	Emirates
15	Tarom

2017. október

Sorszám	Vállalat
1	Aeroflot
2	Alitalia
3	Tarom

4	IATA
5	Malév GH
6	Lufthansa
7	LOT Polish Airlines
8	Qatar Airways
9	Travel Service
10	Emirates
11	CEAS
12	El Al
13	British Airways
14	Wizz Air
15	BUD
16	IATA
17	Celebi

2018. október

Sorszám	Vállalat
1	Easyjet
2	Tarom
3	Jet2.com
4	Travel Service
5	British Airways
6	Malév Ground Handling
7	Alitalia
8	CEAS
9	Menzies
10	Qatar
11	Emirates
12	Tunisair
13	AF - KLM
14	IAG
15	Wizz Air
16	LOT Polish Airlines
17	Ryanair
18	El Al
19	LH Group

2019. október

Sorszám	Vállalat
1	Ryanair
2	Jet2.com
3	Celebi
4	Wizz Air
5	IAG
6	LOT
7	Emirates
8	Air France / KLM
8	Smartwings

9	Malév GH
10	El Al
11	LH Group
12	Egyptair
13	BUD

2020. június

Sorszám	Vállalat
1	IATA
2	Emirates
3	LOT
4	Air France / KLM
5	Turkish Airlines
6	Qatar Airways
7	Jet2.com
8	Norwegian
9	Lufthansa
10	Celebi
11	Egyptair
12	TAP Portugal
13	BUD

2020. október

Sorszám	Vállalat
1	Jet2.com
2	IATA
3	easyJet
4	Emirates
5	El-Al
6	Alitalia
7	Ryanair
8	KLM
9	Lufthansa
10	Turkish Airlines
11	BUD

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

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 negyedétől 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 árbevétellel 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 figyelembe vételével 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 szolgáltatási naplóban minden a futópályát érintő esemény rögzítésre kerül. A rögzítésre kerülő információk a következők:

- az esemény pontos időpontja (kezdeté 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 szolgáltatási naplóban minden a légijármű állóhelyeket érintő esemény rögzítésre kerül. A rögzítésre kerülő információk a következők:

- az esemény pontos időpontja (kezdeté 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 (kezdeté 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 felrőhatósága.

V.3.4 Induló csomagkezelő rendszer rendelkezésre állása

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

- az esemény pontos időpontja (kezdete 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 T2 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 (kezdete 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 terminálokon utashidat használó utasok aránya

A Repülőtér két terminállal rendelkezik, amelyből csak a T2 terminálon üzemeltet utashidakat (2A és 2B terminálon egyaránt). Ezért a teljesítménykritérium számításánál jelenleg csak a Terminál 2 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 Surveyben, vagy ennek megszűnte esetén ennek megfelelő felmérésben. Mivel a IATA/AETRA felmérés megszűnt, 2006-tól a Budapest Airport Zrt. az ACI (Airport 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 elégedettségére vonatkozó szubjektív tényezők a VII. számú mellékletben található.

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 piackutatáshoz 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 annyiszor 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 pozsonyi, belgrádi és varsói repülőtér kimaradt a felmérésből, a prágai repülőtér 2014-ben csatlakozott. A fentiek ismeretében a Budapest Airport Zrt. a 2015-ös évre és 2016. első negyedévre vonatkozóan a bécsi és a prágai repülőterekhez viszonyítva tud összehasonlító adatokkal szolgálni. Az összehasonlításokban a bécsi repülőtér, a prágai repülőtér és a Budapest Airport Zrt. helyezése található 2015-ös évre és 2016. év első negyedévére vonatkozóan a VIII. számú mellékletben.

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.

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"> - Legalább egy futópályának napi 24 órában rendelkezésre kell állnia. - Méltányosan figyelembe vehető a futópályák a Budapest Airport Zrt. üzemen tartójának fel nem róható okokból történő lezárása. - 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. - Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervszerű karbantartási munkák miatti futópálya lezárások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették. - „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. - Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani. 	0,75%
Légi jármű állóhelyek	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervezett karbantartási munkák miatti állóhely-lezárások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették. - „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. - Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani. 	0,5%
Csomagkiadó rendszer	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	0,25%

	<p>meghatározni.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Méltányosan figyelembe vehető az, ha a csomagkiadó rendszer meghibásodása a Budapest Airport Zrt. üzemen tartójának nem felróható. - Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervezett karbantartási munkák miatti rendszerleállítások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették. - „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. - Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani. 	
Induló csomagkezelő rendszer rendelkezésre állása	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Méltányosan figyelembe vehető az, ha a rendszer meghibásodása a Budapest Airport Zrt. üzemen tartójának nem felróható. - Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervezett karbantartási munkák miatti rendszerleállások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették. - „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. - Vis maior események méltányos figyelembevételére lehetőséget kell biztosítani. 	0,25%
Utashidak¹ használó légitársaságokra vonatkozó szempontok		
Utashidak rendelkezésre állása	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Méltányosan figyelembe vehetők a csúcsidőn kívül bonyolított, tervezett karbantartási munkák miatti utashíd lezárások, feltéve, hogy azokról a légitársaságokat legalább egy héttel előre értesítették. - Méltányosan figyelembe vehető az, ha az utashidak meghibásodása a Budapest Airport Zrt. üzemen tartójának nem felróható. - „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. 	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 fődényre eső és azon kívüli hónapok). A viszonyítási pont a légitársaságokkal közösen egyeztetett célérték lehet.	0,25%
Összesen		2,5%

¹ Az „utashid” 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:

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.

2020.11.16. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2020. harmadik negyedévre vonatkozóan.

A Budapest Airport Zrt. nem végzett ügyfél elégedettségre vonatkozó ASQ kutatást 2020. második negyedévében, melyre az innovációs és technológiai miniszter felmentést adott a 2020. július 9-ei levelében, a vírushelyzet és az azzal összefüggő, drasztikus utasforgalom-csökkenés okán.

2020.05.04. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2020. első negyedévre vonatkozóan.

2020.02.03. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2019. negyedik negyedévre vonatkozóan.

2019.11.04. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2019. harmadik negyedévre vonatkozóan

2019.08.02. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2019. második negyedévre vonatkozóan.

2019.05.02. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2019. első negyedévre vonatkozóan.

2019.02.01. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok, illetve az LH számára 2018. negyedik negyedévre vonatkozóan.

2018.10.25. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok

illetve az LH számára 2018. harmadik negyedévre vonatkozóan

2018.07.31. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2018. második negyedévre vonatkozóan.

2018.05.02. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2018. első negyedévre vonatkozóan.

2018.02.01. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2017. negyedik negyedévre vonatkozóan.

2017.11.02. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2017. harmadik negyedévre vonatkozóan

2017.08.01. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2017. második negyedévre vonatkozóan.

2017.05.02. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2017. első negyedévre vonatkozóan.

2017.02.01. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2016. negyedik negyedévre vonatkozóan.

2016.11.02. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2016. harmadik negyedévre vonatkozóan.”

2016.08.01. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2016. második negyedévre vonatkozóan

2016.05.02. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2016. első negyedévre vonatkozóan

2016. 02. 01. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2015. negyedik negyedévre vonatkozóan.

2015.11.02. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2015. harmadik negyedévre vonatkozóan.

2015.08.03. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2015. második negyedévre vonatkozóan.

2015.05.04. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2015. első negyedévre vonatkozóan.

2015.02.03. A Rendeletben előírt felmérések eredményeinek publikálása a légitársaságok illetve az LH számára 2014. 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"> - A repülőtéren való eligazodás nehézségi foka, jelzőtáblák - Járatinformációs kijelzők - Gyalogos távolságok - Átszállás nehézségi foka - A poggyászkocsi elérhetősége - Számítógép/távközlés/internet-hozzáférés - Mosdók (elérhetőség és tisztaság) - Kényelmes váró- és beszállítókapu területek - Várakozási idő a jegykezelésnél - A jegykezelő személyzet hatékonysága - A biztonsági személyzet udvariassága és segítőkészsége - Várakozási idő a biztonsági vizsgálatnál - Biztonságérzet - Az utasterminál tisztasága - Gépkocsiparkolók - A poggyászkidás sebessége
<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"> - A repülőtér megközelíthetősége - A repülőtérről összeköttetésben elérhető városok - Vámvizsgálat - Útlevel- és vízumvizsgálat - Közrend, közbiztonság - Éttermek és vendéglátóegységek - Business várók - Boltok - A repülőtéri személyzet (kivéve a jegykezelő és a biztonsági személyzetet) udvariassága és segítőkészsége - A jegykezelő személyzet udvariassága és segítőkészsége - Általános elégedettség a repülőtérrel/a repülőtér légköre - Az éttermek/étkezési/vásárlási létesítmények ár/érték aránya - A parkolási lehetőségek ár/érték aránya

VIII. melléklet
A budapesti, prágai és bécsi repülőterek ASQ eredményei

2021 Q2	BUD	PRG	VIE
ÁLTALÁNOS ELÉGEDETTSÉG			
1 Általános elégedettség a repülőtérrel	3	1	2
2 Általános elégedettség a repülőtérrel (üzleti utasok)	3	1	2
3a Általános elégedettség a repülőtérrel (turista utasok)	2	1	3
ELÉRHETŐSÉG / TÁJÉKOZÓDÁS			
4 Közlekedés a repülőtérre és vissza	3	2	1
5 Parkolási lehetőségek	3	2	1
6 Parkolás ár érték arány	2	1	3
7 Poggyászkocsi elérhetősége	3	1	2
CHECK-IN A REPÜLŐTÉREN			
8 Várakozási idő a jegykezelésnél	3	1	2
9 A jegykezelő személyzet hatékonysága	3	2	1
10 A jegykezelő személyzet udvariassága	3	2	1
SZEMÉLYI IGAZOLVÁNY ÉS ÚTLEVÉLLENŐRZÉS			
11 Várakozási idő az útlevél- és vízumellenőrzésnél	3	1	2
12 Személyzet udvariassága és segítőkészsége	3	1	2
BIZTONSÁGI ELLENŐRZÉS			
13 Biztonsági személyzet udvariassága és segítőkészsége	3	2	1
14 A biztonsági ellenőrzés alaposága	1	1	3
15 A biztonsági ellenőrzés időtartama	1	3	2
16 A vagyon- és személybiztonság érzete	2	3	1
TÁJÉKOZÓDÁS A REPÜLŐTÉREN			
17 Tájékoztató a repülőtéren	2	1	3
18 Járatinformációs képernyők	1	3	2
19 Gyalog megtett út	2	1	3
20 Csatlakozások más járatokhoz	3	2	1
REPÜLŐTÉRI SZOLGÁLTATÁSOK / LÉTESÍTMÉNYEK			
21 A repülőtéri személyzet udvariassága és segítőkészsége (kivéve a jegykezelést, útlevél ellenőrzést, utasbiztonságot)	2	3	1
22 Étterem / Étkezési lehetőségek	3	2	1
23 Étterem / Étkezési lehetőségek ár érték aránya	2	1	3
24 ATM és bankautomata rendelkezésre állása	2	1	3
25 Vásárlási lehetőségek	3	1	2
26 Vásárlási lehetőségek ár érték aránya	3	1	2
27 Internet elérhetőség/Wi-Fi	3	2	1
28 Váróterem üzletbereknek	3	2	1
29 Mosdók elérhetősége	2	1	3
30 Mosdók tisztasága	2	1	3
31 Kényelmes váróterem	2	1	3
A REPÜLŐTÉR KÖRNYEZETE			
32 A terminál tisztasága	2	1	3
33 A repülőtér légköre	2	1	3
ÉRKEZÉS OLDALI SZOLGÁLTATÁSOK			
34 Útlevél és vízumellenőrzés	1	3	2
35 A poggyászkezelés gyorsasága	3	2	1
36 Vámvizsgálat	3	2	1

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 (2017-2021¹)

A Malév 2012-es megszűnése után az alacsony költségvetésű légitársaságok működésükben rejlő rugalmasságot kihasználva azonnal éltek az újonnan megnyíló piaci lehetőségekkel és néhány repülőgépet Budapestre irányítottak át, a létesítményt bázisrepülőtérként használva.

A Malév járatainak megszűnése következtében a teljes átmenő forgalom néhány, nagymértékben a pl. a Balkán országai felé átszálló utasokra támaszkodó, különleges igényeket kiszolgáló járáttal együtt azonnal és véglegesen elveszett. A nagy útvonalakon viszont erős versenybe kezdett a két legnagyobb diszkont légitársaság, ráadásul jelentős többletkapacitásokat vontak be bizonyos útvonalakon. A kíméletlen árverseny nem bizonyult hosszútávon fenntarthatónak, ezért jelentősen csökkentek a kapacitások, illetve áthelyeződtek más, nyereségesebb útvonalakra.

A teljes körű szolgáltatást nyújtó légitársaságok nem voltak képesek az alacsony költségvetésű versenytársaikhoz hasonló rugalmassággal reagálni a magyar nemzeti légitársaság kiesésére. Néhány járat kivételével pusztán a meglévő járatok kapacitásának növelésével és a jegyárak megemelésével válaszoltak az új piaci helyzetre. Az utóbbi években az alacsony költségvetésű járatok térnyerése volt jellemző, mindegyik hagyományos légitársaság megalapította saját, alacsony költségen repülő légitársaságát (IAG - Vueling, Lufthansa - Eurowings, Air France - KLM - Transavia). Ennek eredményeként a növekedést ezen szegmens produkálta Európában, ami alól Budapest sem volt kivétel.

2018-ban 7 év után ismét lett közvetlen légikapcsolat Budapest és New York között, melyet a LOT üzemeltetett. Ezzel egyidejűleg elindult a Budapest - Chicago és Budapest - Philadelphia járat is, előbbi szintén a LOT, utóbbi az American Airlines által üzemeltetve. 2019 szintén sikeres évnak bizonyult a hosszú-távú járatok működésében: júniusban a Shanghai Airlines elindította Budapest - Shanghai járatát, majd ezt követte a LOT a Budapest - Szöul járáttal.

2019-ben a számtalan új járatnak és az átlagos kapacitáskihasználási tényezők enyhe növekedésének köszönhetően sikeres évet zárt a repülőtér: történetében először érte el a 16 milliós utasforgalmat, amely 8.8% növekedést jelentett az előző évhez viszonyítva.

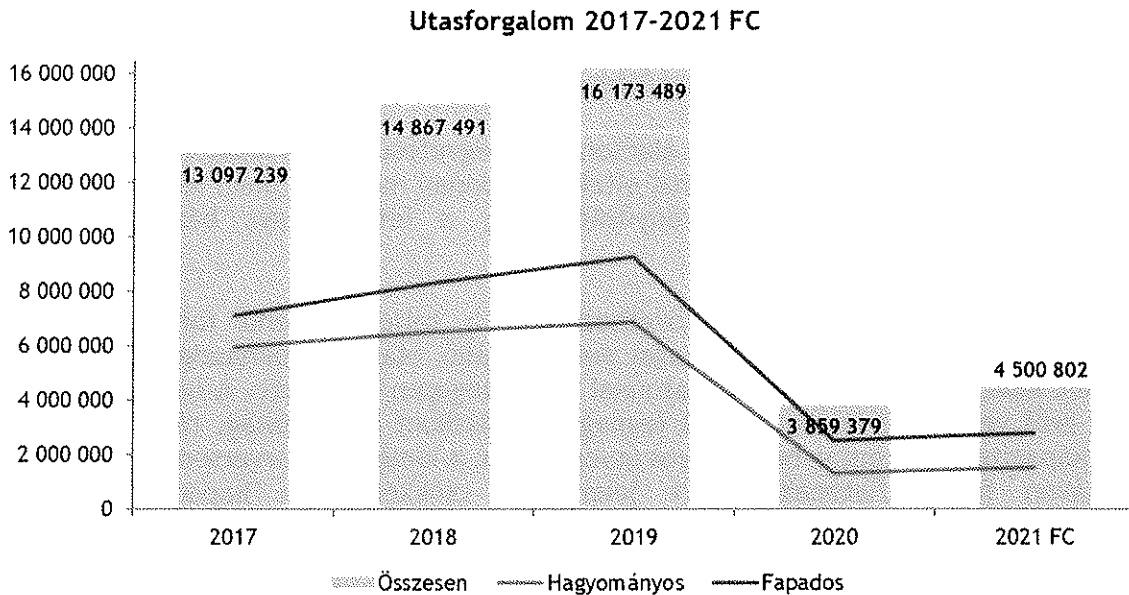
A 2020-as év a légiközlekedési iparág összes szereplője számára nehéz év volt, ugyanis a különböző országokban a koronavírus-járvány miatt bevezetett korlátozó intézkedések a forgalom óriási mértékű csökkenéséhez vezettek. Az utasforgalom az előző évhez képest 76,1%-al csökkent, 3.86 milliós utasforgalmat eredményezve 2020-ban.

A koronavírus-járvány még 2021-ben is érezteti hatását, ennek ellenére júniustól az utasforgalomban megkezdődött a fokozatos fellendülés. A becslések szerint 2021-ben 4,5 millió utas fogja használni a repülőtérrel. A hagyományos és a diszkont utasforgalom között

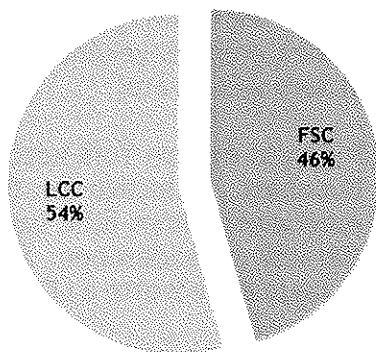
¹ A 2021-re vonatkozó forgalmi adatok becslések.

azonban nagyobb lesz az eltérés, mivel a koronavírus-járvány a hagyományos légitársaságokra súlyosabb hatást gyakorol.

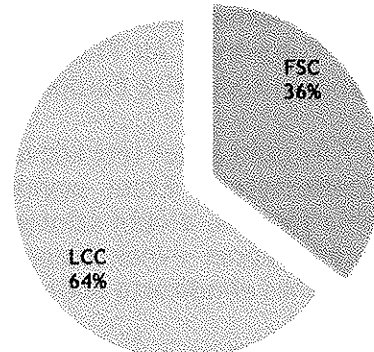
A változásokat az alábbi grafikon mutatja:



Utásforgalom megoszlása 2017



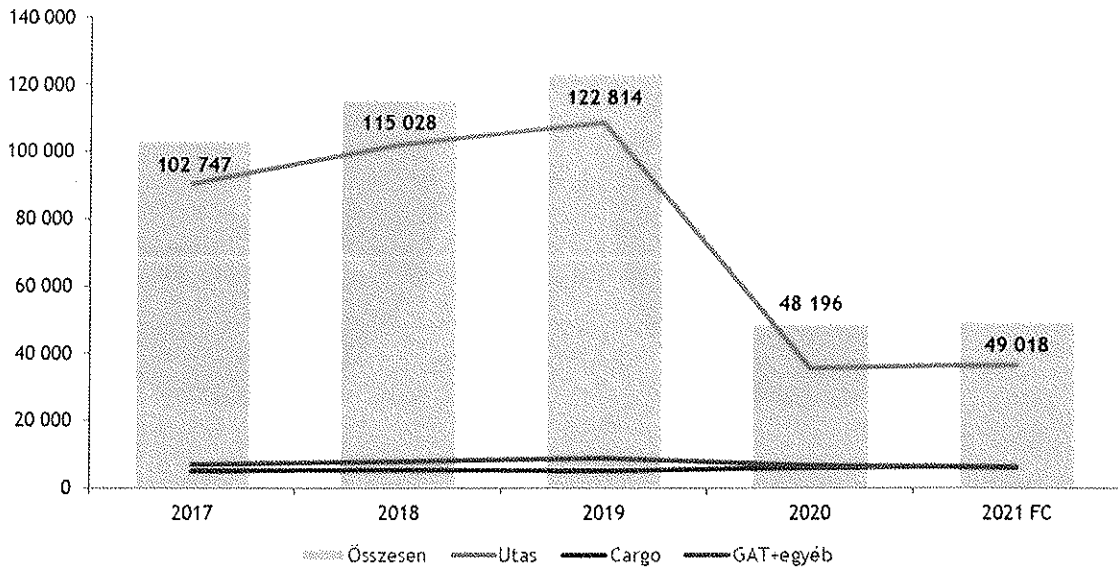
Utásforgalom megoszlása 2021 FC



A gépmozgások száma 2016 óta folyamatosan növekedett, azonban az utásforgalomnál kisebb mértékben, ami annak a következménye, hogy a légitársaságok egyre nagyobb kapacitású repülőgépeket használtak és nagy volt a töltöttségük. 2021-ben a gépmozgásszámban összességében az utásforgalomnál lassabb fellendülés várható, amit az év második felében várható magasabb töltöttségi mutatók is indokolnak.

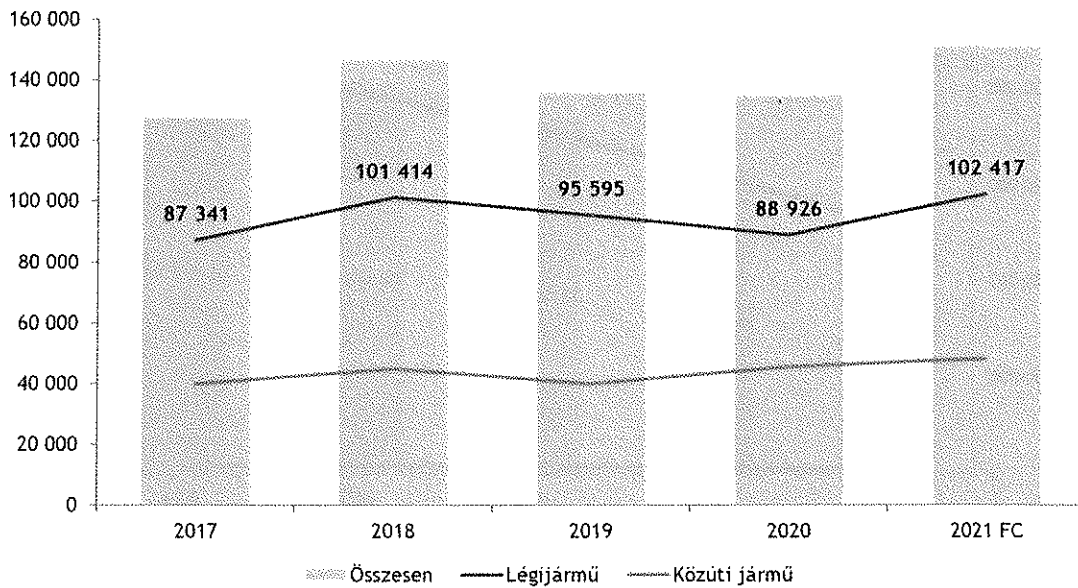
2021-ben éves szinten 49 018 gépmozgás várható, ami 2020-hoz viszonyítva 1,71%-os növekedést jelent.

Gépmozgások száma 2017-2021 FC

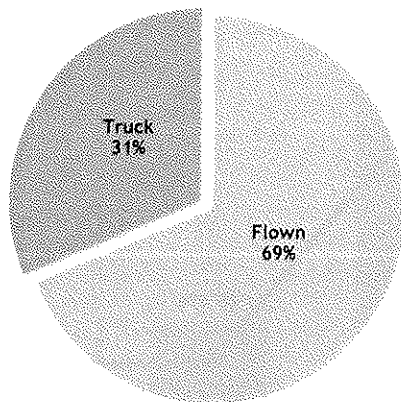


A cargo forgalom terén a koronavírus-járvány hatásai elenyészőek voltak. A legnagyobb mértékű növekedést a 2018-as év produkálta, amely áruforgalma 16,1%-kal haladta meg a megelőző évét. 2021-ben 102 000 tonna áruforgalom várható, ami 15,2%-os növekedés a tavalyi évhez képest.

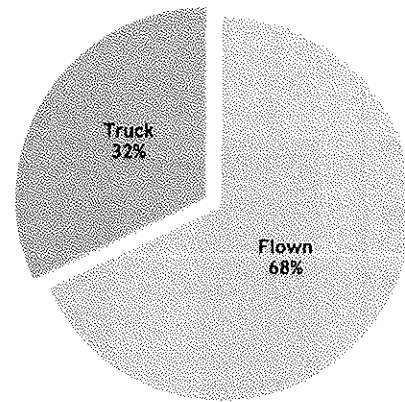
Áruforgalom (tonna) 2017-2021 FC



Cargo traffic share 2017



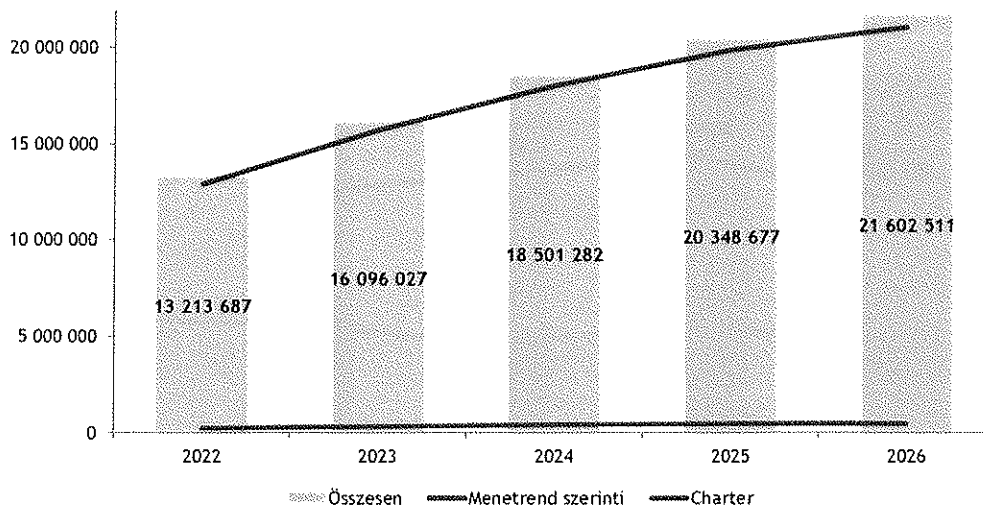
Cargo traffic share 2021 FC



IX.2 Forgalmi előrejelzés a következő öt évre (2022-2026)

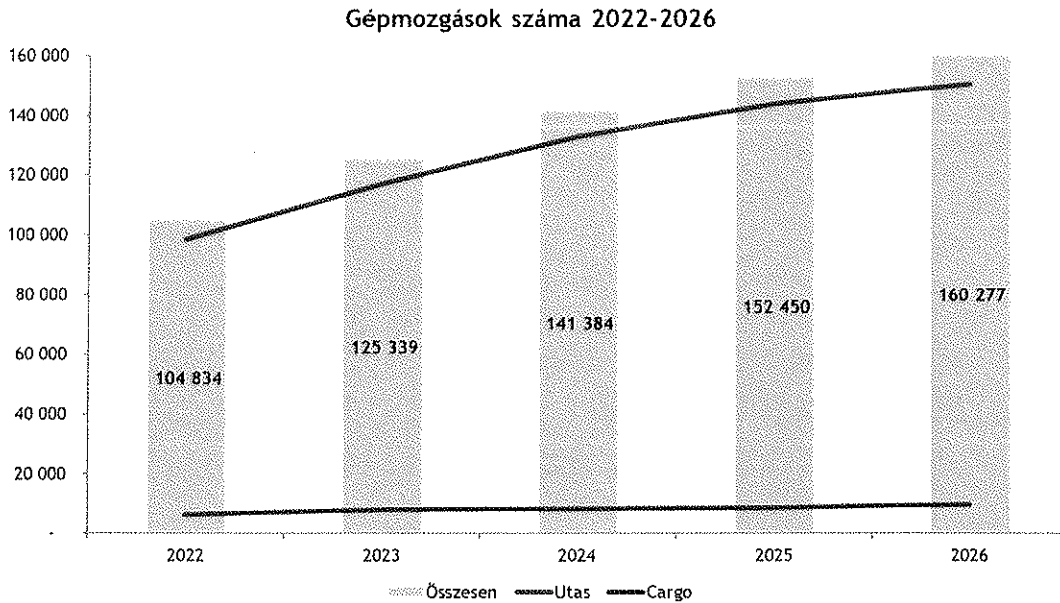
Az utóbbi évek erőteljes utasszám-növekedése 2020-2021-ben a koronavírus-járvány hatására csökkenésbe fordult át. A Budapest Airport előrejelzései szerint 2022-ben a fellendülés hatására 13,2 millió utas várható, ami még mindig elmarad a 2019-es utasforgalmi szinttől. A 2019-es utasforgalmi szintet várhatóan 2023-ban éri el újra a repülőtér, amikor várhatóan 16,1 millió utas fog megfordulni a repülőtéren.

Utasforgalom 2022-2026

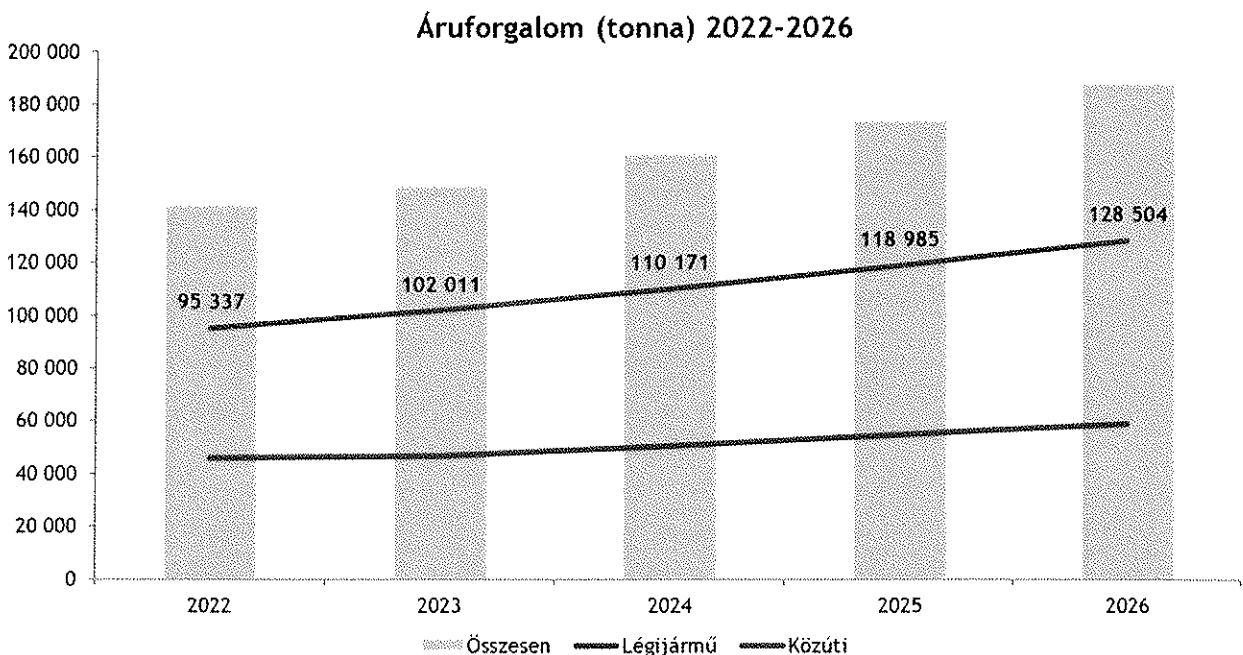


A piaci szegmensek jelentősen átalakultak a hazai fuvarozó csődjével. Az üzleti modellből adódóan a diszkontlégitársaságok reagáltak azonnal, számottevő kapacitást allokálva Budapestre, betöltve az piaci úr egy részét. A hagyományos légitársaságok kevésbé rugalmas modellje járatszám és főként gépkapacitás bővítést tett lehetővé, habár ebben a szegmensben is több új szereplő jelenik meg a piacon. A piaci szegmensek megoszlása várhatóan a koronavírus-járvány hatására sem fog jelentősen megváltozni. A Budapest Airport várakozásai szerint 2021-ben a növekedés fő motorja továbbra is a fő légitársaságok, azaz a Wizz Air és a Ryanair tevékenységének bővülése. Az ötéves időtartamra számított CAGR értéke 13,0% lesz. Középtávon azonban nem várhatók jelentős elmozdulások a piaci szegmensekben.

A gépmozgások tekintetében a Budapest Airport Zrt. 2022-re mintegy 113,9%-os növekedésre számít 2020-hoz viszonyítva, ami 2019-hez képest 14,6%-os csökkenés lenne. Az 5 éves periódusban a cargo terén 53,8%-os növekedés várható. A 2006-os, történelmi rekordnak számító közel 127.000 gépmozgást várhatóan a 2023-as évben fogja újból elérni a repülőtér.



A következő öt évben a teherszállító gépmozgásokat tekintve egy átlagosan 9,0%-os éves bővüléssel számol a Budapest Airport. A cargo infrastruktúra bővülésének eredményeképpen a teherforgalom tonnában kifejezett volumene a következő öt év folyamán mintegy 34,8%-os CAGR növekedést mutat. A 2026-os számok becslések.



X. melléklet

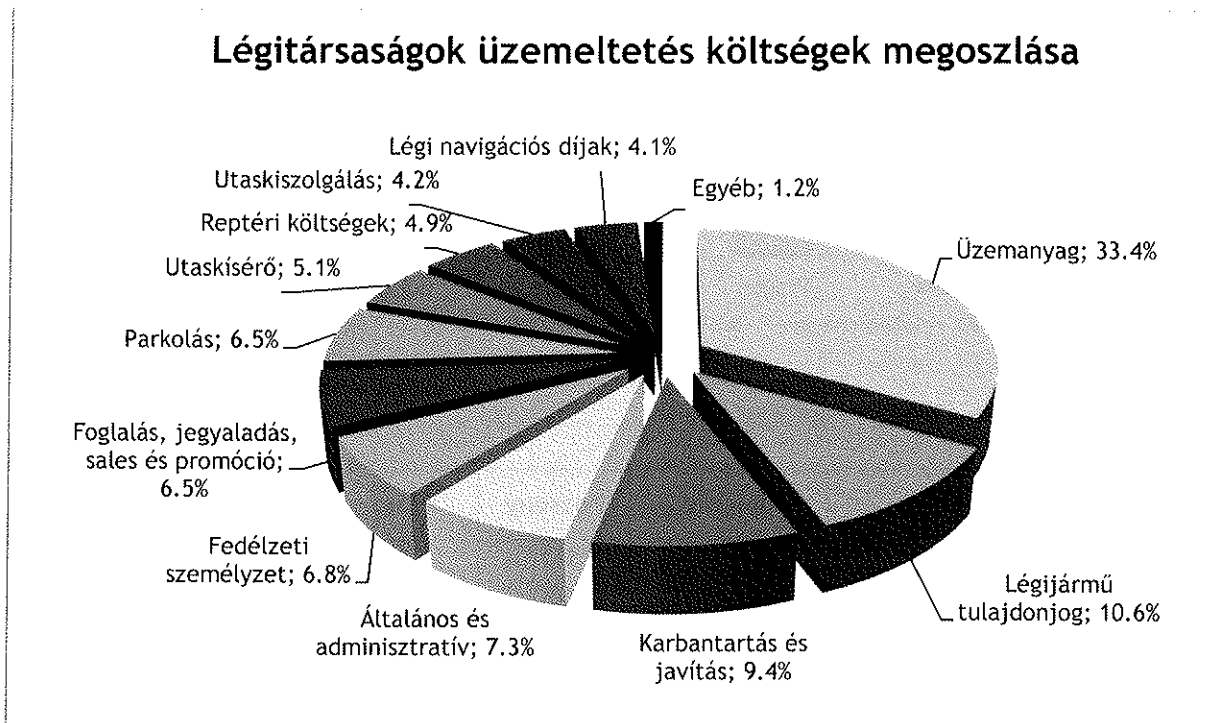
A Repülőtér kapacitása

A Budapest Airport Zrt. minden menetrendi időszak előtt megküldi a Repülőtér aktuális kapacitását a slot koordinátor 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.



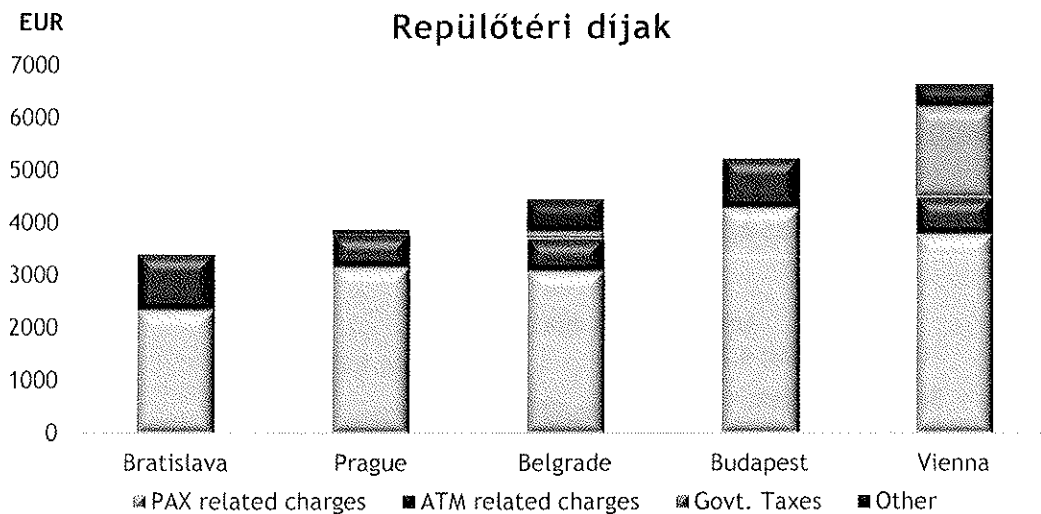
Forrás: IATA

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

A repülőtéri díjak minél szemléletesebb bemutatása és összehasonlítása miatt számításokat végeztünk a belgrádi, bécsi, pozsonyi és prágai repülőterek meghirdetett (2020-ban érvényes) díjait alapul véve. A számításhoz a következő paramétereket vettük alapul:

- Típus: A-320
- MTOW: 72.0 tonna
- Max. utas létszám: 180
- Load faktor: 80%, 144 utas
- Forduló idő: 60 perc
- Üzemelés: nappal (06.00-18.00)
- Üzemelés: központi (fő) terminálra
- Parkolás: apron (előtér)

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



Repülőtéri díjak (EUR)	Belgrád	Pozsony	Prága	Budapest	Bécs
Utás	2343	3157	3084	4283	3787
Gépmozgás	1073	630	616	948	701
Illeték	0	0	141	0	1728
Egyéb	0	100	626	0	426
Összesen	3416	3887	4467	5231	6642

A fenti grafikon jól ábrázolja, hogy az adott díjtételekből származó bevételek milyen arányban szerepelnek a repülőtér díjstruktúráinak tekintetében. Mindegyik repülőtérre elmondható, hogy a bevételek legnagyobb hányadát az utaskiszolgálási díjak alkotják. Az utasokkal kapcsolatos díjak a terminálhasználattal függenek össze, amibe beletartoznak a biztonsági tevékenység költségei is. A légitársaságoknak kifejezetten érdekük, hogy a díjak minél nagyobb része az utasdíjban legyen kiszámlázva, mivel számukra ez csak egy átfolyó tétel. Ebből a szempontból Budapest és Prága élen jár, mivel a teljes költség 80% feletti részét ezen utasdíj teszi ki. A repülőgépekkel kapcsolatos díjak jellemzően a leszállási díj, a parkolási díj, zajvédelmi díj és egyéb infrastrukturális díjak.

Az öt repülőtér közül a belgrádi díjak a legalacsonyabbak, majd ezt követi a pozsonyi és a prágai repülőtér. A budapesti repülőtér árszínvonala közel 20%-al alacsonyabb, mint a bécsi, ami a régió legdrágább repülőtere.

XII. melléklet

A budapesti, bécsi, prágai, belgrádi és pozsonyi repülőterek meghirdetett díjai
A számítások a 2021-ben érvényes repülőtéri díjak felhasználásával történtek.

Budapest (érvényes 2021. április 1-től)	
Leszállási díj	10 tonnáig: € 128,65/ € 136,48
	10 és 45 tonna között: € 12,23/ € 12,98 * minden tonna
	45 és 150 tonna között: €10,37/ € 11,01 * minden tonna
	150 tonna felett: € 8,31/ € 8,82 * minden tonna (a számítást a megfelelő sávba eső díjnak megfelelően kell elvégezni)
Parkolási díj	€ 0,231/ 0,258* minden tonna * óra (az első 30 perc ingyenes)
	2200 és 0600 között ingyenes
	€ 25,64/ € 26,93 induló utas a T2-n
Utaskiszolgálási díj	€ 6,68 / átszálló utas
	€ 38,03 / induló utas a GAT terminálon
PRM díj	€ 0,20 / induló utas
Biztonsági díj	€ 4,10 / induló vagy átszálló utas
Zajdíj	Beleépítve a leszállási/utaskiszolgálási díjba a kiválasztott utaskiszolgálási díj alapján.
Mélyalvási díj	$M = A * P * K$ A = alapidíj P = pályairány K = kategória szorzó
Infrastrukturális díj	Nincs.

Bécs (érvényes 2021. január 1-től)	
Leszállási díj	5 és 45 tonna között € 222,98 utasszállító légitársaságok esetében € 284,68 áruszállító légitársaságok esetében
	45 tonna felett: € 222,98 + € 6,08 * minden tonna utasszállító járművek esetén € 284,68 + € 6,41 * minden tonna áruszállító légitársaságok esetében
	A leszállási díj százalékában van meghatározva (első 4 óra ingyenes) mértéke: 15 %
Zajdíj	$H = G - W$
	W (kompenzációs érték) ΣG /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
Utaskiszolgálási díj	€ 17,40 / induló utas € 18,77 / induló utas PRM és infrastruktúra díjjal együtt
Infrastrukturális díj "utas"	€ 0,91 / induló utas
Infrastrukturális díj "előtér"	Repülőgép típustól és állóhelytől függő: € 70,01 - € 441,39
Menetrend koordinációs díja	€ 3,70 / oda-visszaút
Biztonsági díj	€ 8,44 / induló / átszálló utas
PRM díj	€ 0,46 / induló utas

Prága (érvényes 2021. március 28-tól)	
Leszállási díj	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) x CZK 99
Parkolási díj	Külső állóhelynél: CZK 0,24/tonna/perc 06.00-22.00 között CZK 0,15/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
Zajdíj	A zaj kategóriák alapján CZK 0,10 és CZK 36 között változik nappal, valamint CZK 0,30 és CZK 32 között változik éjjel. (per MTOW tonna)
Utaskiszolgálási díj	CZK 649 / induló utas
	CZK 324 / átszálló utas
PRM díj	CZK 10 / induló utas
Biztonsági díj	Nincs
Infrastrukturális díj	Nincs
Busz díj	első 30 perc CZK 578 minden további 10 perc CZK 578
Utashíd használati díja	CZK 2 530 utashíd <100 t MTOW / max 120 perc légi járműnek

CZK 4 730 utashíd ≥100 t MTOW / max 180 perc inkl. AC/fűtés légi járműnek
CZK 352 AC/fűtés díj <100 t MTOW légi járműnek

Belgrád (érvényes 2017. november 15-től)	
Leszállási díj	25 tonnáig € 5,70 * minden tonna 25 tonna felett: € 7,70 * minden tonna
Parkolási díj	Külső állóhelyen: € 2,00 * minden tonna / 24 óra (az első 4 óra ingyenes) Utashídnál: 24 - 35 t között € 114,00 38 - 48 t között € 128,00 48 - 60 t között € 142,00 60 - 70 t között € 160,00 70 - 80 t között € 185,00 80 - 90 t között € 202,00 90 - 150 t között € 232,00 150 - 180 t között € 302,00 180 - 210 t között € 302,00 210 - 260 t között € 444,00 260 t fölött € 560,00
Világítás	25 tonnáig € 1,80 * minden tonna 25 tonna felett: € 2,46 * minden tonna
Utaskiszolgálási díj	T1 terminálon: Nemzetközi utas: € 16,50 / induló utas Belföldi utas: € 8,50 / induló utas átszálló utas: € 4,00 / átszálló utas T2 terminálon: Nemzetközi utas: € 16,50 / induló utas Belföldi utas: € 8,50 / induló utas átszálló utas: € 4,00 / átszálló utas
CUTE díj	€ 0,69 / induló utas
Biztonsági díj	€ 4,48 / induló utas
Infrastrukturális díj	5 tonnáig € 17,00 5 - 10 t között € 37,04 10 - 16 t között € 99,16 16 - 24 t között € 175,00 24 - 35 t között € 228,52 35 - 48 t között € 246,00 48 - 60 t között € 264,00 60 - 70 t között € 309,16 70 - 80 t között € 341,36 80 - 90 t között € 372,56 90 - 150 t között € 444,08 150 - 180 t között € 578,00 180 - 210 t között € 733,48 210 - 260 t között € 942,20 260 t fölött € 1190,76

	Pozsony (érvényes 2020. március 26-tól)
Leszállási díj	Belföldi járat: € 5,15 / tonna
	Nemzetközi járat: 150 t-ig € 13,11 / minden tonna 151-250 t: € 9,29/minden tonna 251 t felett: €6,64/minden tonna
Parkolási díj	Cargo: első két óra ingyenes 2 - 12 óráig € 0,30 / tonna / óra 12 óra felett € 0,07 / tonna / óra
	utas: első óra ingyenes 1 óra felett € 0,30 / tonna / óra
Utaskiszolgálási díj	Nemzetközi utas: € 16,27 / utas Nemzetközi átszálló utas: € 8,13 / átszálló utas Belföldi utas: € 6,31 / induló utas Belföldi átszálló utas: € 3,15 / átszálló utas
Biztonsági díj	nincs
Infrastrukturális díj	nincs

A „/ tonna” kifejezés a Maximális Felszálló Súly (MTOW) minden megkezdett tonnájára utal.

XIII. melléklet

Pénzügyi áttekintés és előrejelzés

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

A BUD Csoport 2020-ban 144,2 millió euró bevételre tett szert, amelyből 72 millió euró származik repüléshez kapcsolódó díjakból és rendeletben szabályozott szolgáltatásokból.

000 EUR	2020		
	Total	PAX	CARGO
Revenues	144,152		
Aviation revenues	71,997	67,557	4,440
Landing fee - weight component	18,964	14,996	3,968
Landing fee - noise component	0	0	0
Aircraft parking	4,735	3,932	803
BHS	858	858	0
Public incentives	582	913	-331
Passenger service charge	43,980	43,980	
Check-in	749	749	
Other aviation revenues	2,129	2,129	
Non-aviation revenues	71,561		
Fuel Supply revenues	28,958		
Real estate	26,770		
Retail & advertisement	9,046		
Landside services	4,367		
Other non-aviation revenues	2,420		
Other non-financial revenues	567		
Financial revenues	27		
Expenditure	229,105		
Aviation	128,669	120,734	7,935
Materials	19,239	18,052	1,186
Personnel expenditure	21,724	20,384	1,340
Depreciation	8,925	8,375	550
Financial expenditure	68,016	63,822	4,195
Other expenditure	10,765	10,101	664
Non-aviation	100,436		
Materials	39,339		
Personnel expenditure	5,245		
Depreciation	4,035		
Financial expenditure	45,766		
Other expenditure	6,051		
EBT	-84,953		
Aviation EBT	-56,672	-53,178	-3,495
Non-Aviation EBT	-28,281		

Megjegyzés: Auditált adatok, BUD Group (AHK konszolidált) IFRS

A BUD Csoport ráfordításai ugyanezen időszak alatt 229,1 millió eurót tettek ki, amelyből 128,7 millió euró volt a repüléshez kapcsolódó szolgáltatások, a szabályozott szolgáltatások költsége.

A BUD Csoport légiforgalmi üzletági eredménye 2020-ban 56,7 millió eurós veszteséget 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 vagyonkezelésbe kapta, ezek független vagyonértékelő 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 2019-2020-ban megvalósultak:

- 1. utasmóló építése és átadása az utasoknak két ütemben
- beszállítócsarnok felújítása
- utaselégedettséget célzó terminálfelújítások, például mosdófelújítás és bővítés
- poggyászrendszer fejlesztések (önkiszolgáló poggyászfeladó rendszer kiépítése; új poggyászosztályozó csarnok építése; poggyásztovábbító rendszer fejlesztése, poggyászok biztonsági átvilágítására szolgáló eszközök cseréje a legújabb EU előírás szerinti technológiára)
- új logisztikai központ a teherforgalom kiszolgálására (Cargo City Forwarder és Handler)
- új multifunkciós, téli-nyári takarító-hóelkotró gépek beszerzése és üzembehelyezése
- folytatódtak az előtér és gurulóút felújítások
- elektromos töltők üzembehelyezése a plug-in hibrid és elektromos autók töltésére
- új zajmonitor rendszer telepítése
- további kapacitásnövelő és infrastruktúrafejlesztésre irányuló beruházások.

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, a hatékonyság növelésére a következő lépéseket tette meg a Budapest Airport Zrt., melyeket folytatni tervez a jövőben is:

- check-in kapacitás bővítése
- automata beszállító/áteresztő kapuk számának bővítése
- új típusú biztonsági berendezések beszerzése, az eszközállomány bővítése, új biztonsági technológiák tesztelése
- minőségbiztosítás, rendszeres ISO auditok, beleértve a Fegyveres Biztonsági Őrséget és a Polaroidot
- a Budapest Airport összes dolgozójára kiterjedő védelmi tudatossági, munka- és tűzbiztonsági, megfelelőségi (compliance) képzések
- energiahatékonyságra és fenntarthatóságra irányuló törekvések
- informatikai fejlesztések, digitalizáció
- gépészeti rendszerek és üzemeltetési infrastruktúra folyamatos cseréje, modernizálása, költséghatékonyabb rendszerek bevezetésére törekedve.

A hatékonyságnövelő lépések, fejlesztések célja többek között a gyorsabb utasáramlás, a várakozási idők csökkentése, a biztonsági szint emelése, szolgáltatási színvonal növelése, kapacitásbővítés, költséghatékonyság, fenntarthatóság.

A Budapest Airport Zrt. - összhangban a tulajdonos 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, légi közlekedéshez kapcsolódó beruházásokra vonatkozó előrejelzések, ideértve az egyes projektek megvalósításának indikatív menetrendjét is²

Az alábbi táblázat a Budapest Airport Zrt. légi közlekedéssel kapcsolatos beruházásaira vonatkozó becsült adatokat foglalja össze.

Beruházási projektek (EUR m) - légi közlekedéssel kapcsolatos beruházások	2021	2022	2023	2024	2025	2021-2025
Összesen	41,79	87,49	89,10	89,42	206,75	517,48

A COVID-19 miatt 2020-ban lecsökkent, majd a következő évektől várhatóan újra lassan felfutó utasforgalommal összhangban a Budapest Airport Zrt. a következő beruházások kivitelezését tervezi a következő 5 évben:

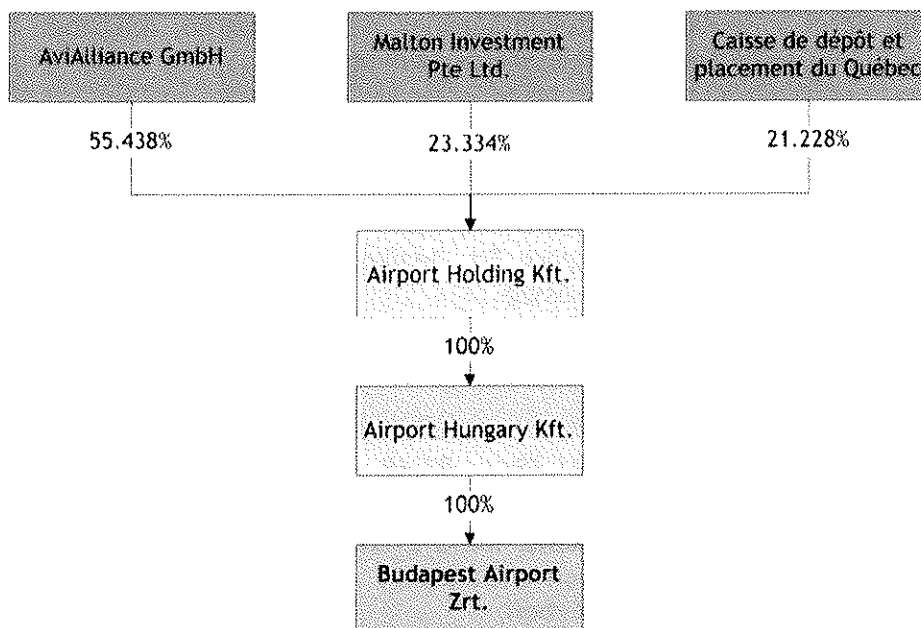
- A T3 terminálfejlesztés továbbra is a kiemelt tervek között szerepel, azonban az utasforgalom csökkenése miatt a megvalósítás átütemezésre került. A tervben szerepel a T3 processzor épület is (kiterjesztett check-in és utasbiztonsági ellenőrzési terület kialakítása).
- T3 fejlesztéshez kapcsolódó beruházások: A móló, a T2A északnyugati bővítése, fapados mólók, parkolókapacitás növelése
- Terminál kapacitásnövelő beruházások kivitelezése a T3-as fejlesztés indulásáig
- Forgalmi előtér fejlesztések
- Hangárfejlesztések (ACE hangár)
- Futópályák és gurulóutak folyamatos, előre ütemezett megújítása és fejlesztése
- További kapacitásnövelő beruházások, például: poggyászkidó rendszer bővítése több ütemben, utasbiztonsági sávok bővítése.

Mindezekon túl a meglévő infrastruktúra folyamatos fejlesztésére és cseréjére összpontosító projektek is megtalálhatóak a következő 5 éves beruházási tervben (például fénytechnikai felújítások, légi közlekedéshez kapcsolódó rendszerek korszerűsítése/cseréje, repülőtéri infrastruktúra fejlesztése, korszerűsítése).

² A Budapest Airport jelenleg érvényben lévő, jóváhagyott beruházási terve alapján.

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

A Társaság 2021 májusában 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. tulajdonosi kölcsönből és pénzügyi intézményektől származó forrásokból, valamint a légitforgalmi üzletágból származó bevételeiből kívánja fedezni.

XIV. melléklet

A Szabályozott Tevékenységek körébe nem tartozó szolgáltatások

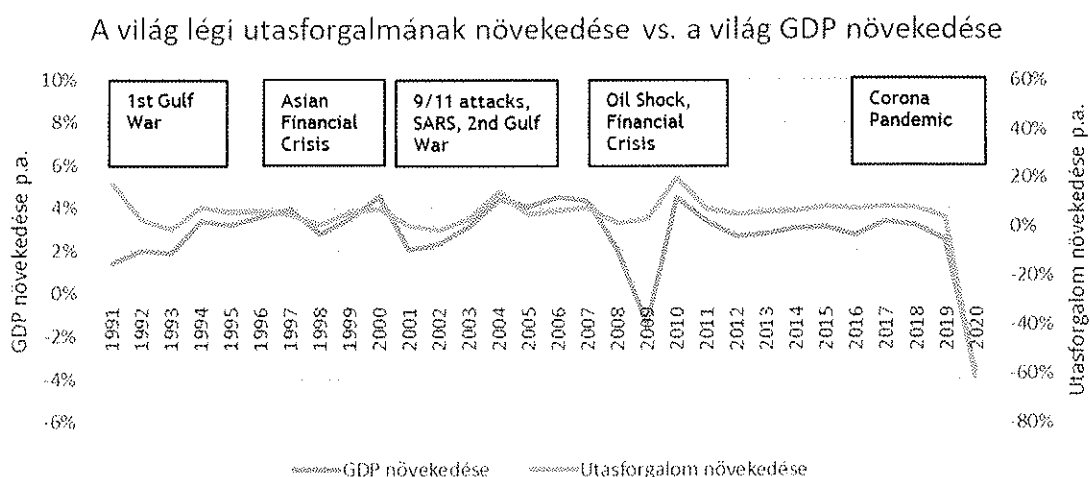
A repülőtér üzemeltetőjének az I. mellékletben bemutatott szabályozott tevékenységek körében nem felsorolt összes tevékenysége, szolgáltatásai és az általa rendelkezésre bocsátott infrastruktúra elemek. E körbe tartoznak egyebek mellett az alábbiakban felsoroltak:

- 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 légiközlekedésben

A globális légi utasforgalom alakulását, növekedését 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. Ez világosan látható a bruttó hazai össztermék (GDP) és a légi utasforgalom közötti szoros összefüggésből. A múltban mindig is a GDP volt a légiközlekedés fejlődését meghatározó legfontosabb tényező. Ha a GDP növekszik, akkor a légiközlekedés iránti keresletben és a repülési hajlandóságban is annak megfelelő növekedés várható. A lassuló gazdaság ellenben stagnáló piacokhoz vezet, ami a légiközlekedésben általában csak egy bizonyos idő elteltével hozható be, amikor is a növekvő piacok szintje ismét elérhetővé válik.



Forrás: Világbank, Oxford Economics

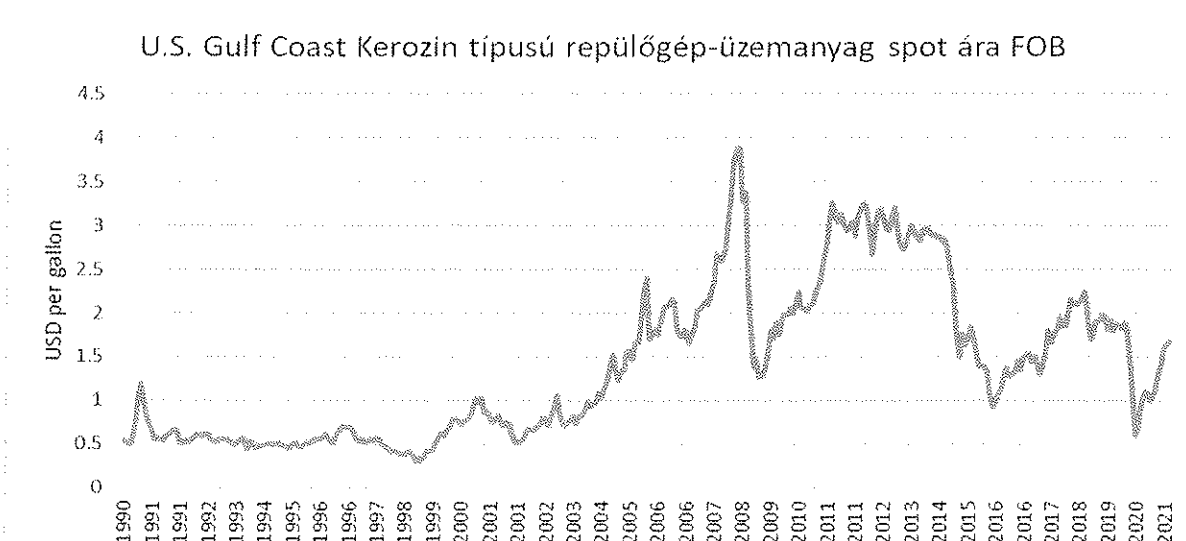
Noha egyes válságok előre láthatók - a gazdasági visszaesések például egyfajta rendszerességgel fordulnak elő - mások teljességgel kiszámíthatatlanok. 2001. szeptember 11-e eseményei jelentős hatást gyakoroltak a világgazdaságra, a légiközlekedésre pedig különösképpen, és nagyrészt stagnáló utasforgalmat eredményeztek a rákövetkező két évben. A kisebb krízisek, mint például a 2003-as SARS járvány vagy a 2010-es izlandi vulkáni hamufelhő regionális, ám mégis jelentős hatást gyakorolnak a forgalomnövekedés ütemére. A koronavírus megjelenése világszerte jelentős visszaesést okozott; a járvány miatt bevezetett utazási korlátozások drasztikusan érintették a légiközlekedést is.

Az utóbbi 40 év során a globális légiközlekedés összességében erőteljes és robusztus növekedést mutatott. Azonban 2020-ban a koronavírus megjelenése jelentősen visszavetette a forgalmat. A drasztikus utasszámcsökkenés világszerte megfigyelhető; 2020 végéig mintegy 61%-os globális utasszám-csökkenés következett be, ami közel 2,4 milliárd légi utas „eltűnését” jelenti.

A koronavírus-járvány óriási kihívást jelent a légiközlekedési ipar számára; Európa legforgalmasabb repülőterei kivétel nélkül 70-90% körüli forgalomkiesést regisztráltak a járvány kitörése óta. A kontinensen 2021 februárjáig 2,6 milliárd légi utas „tűnt el” a járvány miatt bevezetett utazási korlátozások miatt. A repülőterek várható éves utasforgalma sok

helyen - különösen a régiókban - a 15-20 évvel ezelőtti szintre csökken; töredékére annak, amit a prognózisok az idei évre jeleztek.

A gazdaságok hasonló nehézségeknek lehetnek kitéve a továbbiakban is, így a légitársaságok működése tekintetében a legnagyobb veszélyforrás jelenleg a koronavírus további hatásai, valamint az olaj- és kerozinárak jövőbeli alakulása. A globális légitársasági ágazat különösen 2015-ben profitált az olaj- és kerozinárak hirtelen és jelentős (januárban az előző év azonos időszakához mért 49 %-os) csökkenéséből, ami lehetővé tette az iparág számára a piaci kapacitás bővítését, és azt, hogy vonzó jegyárakkal ösztönözze a növekedést és végső soron a befektetett tőke megtérülési rátáját is növelje.



Forrás: US Energy Information Administration

Az utóbbi évtized során a diszkont légitársaságok előretörése különösen erőteljes mértékben járult hozzá az európai légitranszport bővüléséhez. Az alacsonyabb jegyárak a légitársaságoknak a kisebb elköltendő jövedelemmel rendelkezők körében történő népszerűsítésével élénkítették a piacot, amelynek következtében fokozódott a repülési hajlandóság elsősorban Kelet-Európába és onnan kiindulva, ezáltal tovább növelve a légitranszportot.

Az olajár az utóbbi néhány évben rendkívül változó volt. Számos hatásnak volt kitéve, többek között a közel-keleti konfliktusok, majd a koronavírus megjelenése, melyek erősen befolyásolták az árfolyamot. A következő időszakra további erőteljes hatást fog gyakorolni a megújuló energiára való áttérés, ami jelentős hatással fog bírni a légitársaságokra is.

A repülőgép-üzemeltetőkre vonatkozó konkrét kockázatok

A légitársaságok általában ugyanazoknak a piaci kockázatoknak vannak kitéve, mint a repülőgép-üzemeltetők, utóbbiaknak azonban azzal a ténnyel is meg kell birkóznuk, hogy a gazdasági környezet változása és a forgalom fő irányainak átalakulása esetén a válaszlépéseknek korlátozott tárháza áll csak rendelkezésükre. A repülőgépek napjainkban élénk versenyt folytatnak egymással. Egy a Copenhagen Economics által végzett felmérés szerint az európaiak számára rendkívüli előnyt biztosít a fejlett repülőgép-hálózat, amelynek köszönhetően több mint 60 %-uk autóval két óra alatt megtehető távolságon belül legalább két fő repülőgép közül választhat.

A helyhez kötött repülőgépekkel ellentétben, a légitársaságok ésszerű időn belül képesek reagálni az utasszámok csökkenésére és az utasforgalomban bekövetkező elmozdulásokra,

például az általuk üzemeltetett repülőgépek számának csökkentésével, vagy kapacitásaik érettebb piacokra történő átcsoportosításával. Az európai repülőtereken a járatok mintegy 15-20 %-át indítják, ill. szüntetik meg évente annak következtében, hogy a nyereségük maximalizálása érdekében légitársaságok folyamatosan átcsoportosítják a kapacitásaikat. Különösen az alacsony költségvetésű járatok növekvő piaci szegmensében a repülőtérváltással járó költségek által jelentett korábbi korlátok már nem tántorítják el a társaságokat attól, hogy tevékenységeiket más repülőterekre helyezték át. Ezt a jelenséget az Egyesült Királyság Versenybizottsága is megerősítette.

Éppen ellenkezőleg, a repülőterek üzemeltetői általában igen korlátozott mértékben képesek csökkenteni az állandó költségeiket. Egy repülőtér gazdasági lehetőségeit, egész jövőjét meghatározza az adott régió gazdasági növekedése és társadalmi fejlődése. Tekintve, hogy a repülőtér üzemeltetők az esetleges rövid távú gazdasági visszaesések ellenére kénytelenek előre megfinanszírozni a légiközlekedési infrastruktúra hosszú távú és stratégiai fejlesztéseit, különösen fontos megjegyeznünk, hogy 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 repülőtér-üzemeltetők többsége továbbra is egy-egy, a kapacitásaik több mint 40 %-át lekötő légitársaságtól függ. Amint azt a Budapest Airport esetében is megfigyelhettük, a repülőtereknek alig van lehetőségük a Malév tevékenységének beszüntetését követően bekövetkezethez hasonló hirtelen forgalomcsökkenésekre megfelelő ellenintézkedésekkel reagálni. A kiegyensúlyozatlan kockázati profil ellenére a repülőtér bővítési programokat végső soron függetleníteni kell az eseti visszaesésektől és elsősorban az adott régió általános, hosszú távú gazdasági növekedéséhez kell igazítani. A repülőtér üzemeltetőknek jellemzően a piaci trendeknek elébe menve kell cselekedniük annak érdekében, hogy a repülőtér bővítési programjaikat megfelelő időben tudják megindítani. Az elmúlt években az utasforgalom folyamatos emelkedést mutatott, és a következő évekre vonatkozó prognózisok is további bővülést jeleztek. A növekedést a koronavírus megjelenése vetette vissza, komoly megpróbáltatást okozva a gazdaság számára.

A légiközlekedés súlyos visszaeséssel néz szembe, a vírus megjelenése miatt bevezetett utazási korlátozások következtében jelentősen megcsappant az utasforgalom. Számos légitársaság csődközeli helyzetbe került. A következő években a forgalom fellendülésére lehet számítani, azonban a vírus elterjedése miatt a légiközlekedés is jelentős változások előtt áll; a kilábalás évekig is eltarthat.