

Az 1. számú módosítással egységes szerkezetbe foglalt

**2010/2011. MENETRENDI ÉVRE VONATKOZÓ**

# **TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER**

**HATÁLYOS: 2010. DECEMBER12-TŐL 2011. DECEMBER 11-IG**

## Módosítások jegyzéke

[illegible]

## Tartalom

<b>Módosítások jegyzéke .....</b>	<b>2</b>
I. A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya .....	5
II. Jogszabályi háttér .....	6
III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei.....	7
IV. A Teljesítményösztönző Rendszer elemei.....	9
IV.1 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága.....	9
IV.2 Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	14
IV.3 A lemondási díjak.....	17
IV.4 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	19
V. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó előfeltételezések és a Teljesítményösztönző Rendszer elemeinek várható hatásai .....	22
V.1 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága .....	22
V.2 Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	24
V.3 A lemondási díjak .....	25
V.4 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	26
VI. Hálózathatár pontok .....	27
VI.1 Külföldi hálózathatárok .....	27
VI.2 Belföldi hálózathatár .....	27
VII. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó feladatmegosztás .....	29
VII.1 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága .	29
VII.2 Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	32
VII.3 A lemondási díjak .....	32
VII.4 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	32
VIII. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény .....	33
VIII.1 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága	33

VIII.2	Többlétfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	33
VIII.3	A lemondási díjak .....	33
VIII.4	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	34
IX.	Elszámolás módja .....	35
IX.1	A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága	35
IX.2	Többlétfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	36
IX.3	Lemondási díjak.....	36
IX.4	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében) .....	36
X.	Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat.....	37
X.1	Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető – Hozzáférésre jogosultak között .....	37
X.2	Jogvita: Vasút igazgatási szerv hatásköre.....	38
XI.	Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének illetve módosításának módja .....	39
XI.1	A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása .....	39
XI.2	A Teljesítményösztönző Rendszer közzététele .....	40
XII.	Kapacitás optimális elosztására ható egyéb tényezők vizsgálata, elemzése .....	42
XIII.	Átmeneti rendelkezések.....	44

## **I. A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya**

A Teljesítményösztönző Rendszer alanyi hatálya kiterjed:

- a) az országos nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaságra (a továbbiakban: pályahálózat-működtető),
- b) a hozzáférésre jogosultra,
- c) a vasúti igazgatási szervre,
- d) a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezetre (a továbbiakban: VPE Kft.).

A Teljesítményösztönző Rendszer területi hatálya kiterjed a Magyarországon található országos nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatokra.

## II. Jogszabályi háttér

- A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használat díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv
- A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII törvény
- A vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007.(XII.22.) GKM rendelet

- 1 A nevezett, Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó jogszabályok vonatkozó részei megtalálhatók az 5. számú mellékletben.

### III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei

A Teljesítményösztönző Rendszer kiterjed:

- a vonat leköszlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságára,
- a többletfizetési kötelezettségre a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében,
- a lemondási díjakra, valamint
- egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterekre (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).

A Teljesítményösztönző Rendszernek minden esetben célhoz kötötten kell létrejönnie. A kitűzött célok elérésének ellenőrzése a rendszer működésének elválaszthatatlan része. A kitűzött célokat az V. fejezet tartalmazza.

A Teljesítményösztönző Rendszernek ösztönzően kell hatnia a vasúti szolgáltatások tervezhető, optimális kihasználására.

A Teljesítményösztönző Rendszerben meghatározottak egységesen és hátrányos megkülönböztetés nélkül vonatkoznak mind a hozzáférésre jogosultakra, mind a pályahálózat-működtetőkre. A rendszerrel szemben támasztott általános követelmény az egyszerűség, átláthatóság, megbízhatóság, költséghatékonyság, mérhető adatokra történő támaszkodás, továbbá az, hogy sem a hozzáférésre jogosultakkal, sem a pályahálózat-működtetőkkel szemben nem támaszthat túlzott jogi és/vagy adminisztrációs terheket.

A Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei nem terjednek ki a MÁV Zrt-n, illetve a GYSEV Zrt-n kívüli egyéb magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaságokra.

- 1 A Teljesítményösztönző Rendszer a pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult között kötendő Általános Szerződési Feltételek részét képezi.



## IV. A Teljesítményösztönző Rendszer elemei

### IV.1 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága

A Teljesítményösztönző Rendszer egyik fő eleme a vasúti közlekedés egyik minőségi mutatója, a vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága. Az ösztönző elem bázisa a menetvonal tény adatainak eltérése a terv adatokhoz viszonyítva. Az eltéréseket a pályahálózat-működtetők kötelesek mérési pontonként rögzíteni. A Teljesítményösztönző Rendszer a vonatok pontossági minősítését a végállomási késések alapján hajtja végre.

A VPE Kft-hez a közlekedtetés időpontját megelőző 5 napon belül benyújtott, a VPE Kft. által kiutalt menetvonalak nem tartoznak a vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága ösztönző elem hatálya alá.

A pályahálózat-működtetők mérési és kódolási rendszereinek részletes leírását az 1. számú melléklet tartalmazza.

#### a. Késések kezelése

A hatályos jogszabályi környezet a Teljesítményösztönző Rendszer keretein belül az elsődleges késések kezelésének figyelembe vételét teszi lehetővé (101/2007 GKM rendelet 34.§ (2)). A másodlagos késések nem tartoznak a rendszer hatálya alá.

#### b. Termékcsoporthok

A Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából alapvetően két termékcsoporthot különböztethetünk meg, személyszállító-, illetve árutovábbító vonatokat, ezekhez eltérő tűréshatárok kerülnek megállapításra. A Teljesítményösztönző Rendszer a termékcsoporthok meghatározásakor a 2010/2011. évi Hálózati Üzletszabályzat 4.3.-2. számú mellékletében feltüntetett (A,B,C) jelű vonatokat személyszállító

vonatnak, a (D,E) kategóriába sorolt vonatokat pedig árutovábbító vonatoknak tekinti.

### c. Tűréshatárok

A tűréshatár a hálózaton termékcsopontonként meghatározott olyan nagyságú késés, amely esetén nem következik be pénzügyi hátrány alkalmazásának kötelezettsége. A tűréshatár megállapítása a személyszállítási és árutovábbítási szegmensre külön történik.

1 A tűréshatár mértékének megállapításához figyelembe kell venni a Teljesítményösztönző Rendszer meghirdetését megelőző menetrendi év átlagos pontossági adatait. A tűréshatárok perc alapúak.

A személyszállítási szegmens esetében a tűréshatár 30 perc, árutovábbítás esetén 60 perc.

### d. Elszámolási pontok

1 A Teljesítményösztönző Rendszert tekintve két féle elszámolási pontot különböztetünk meg, melyek a következők:

- végponti
- egyéb elszámolási pontok (különböző termékcsoportok esetén egyéb elszámolási pontok kerülhetnek kijelölésre a pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult megállapodása alapján). Az egyéb elszámolási pontok elszámolási szempontból végpontként kerülnek figyelembevételre.

Elszámolási pont kizárólag mérési ponton lehet.

### e. Kalkulációs módszertan

Az elszámolási ponton a pályahálózat-működtető által rögzített késési időadatok, illetve késési kódok figyelembevételével a szegmenshez tartozó tűréshatár érték

1

kivonásával történik a Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó kalkuláció. A szegmenshez tartozó túréshatár érték teljes késésből történő kivonása után, a másodlagos késés, valamint a vis maiorra kódolt késés az elszámolandó fennmaradó késési percekből levonásra kerül. A másodlagos késésekért a feleket pénzügyi hátrány nem terheli, mivel azok nem tartoznak a Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá. A kivonást követően a fennmaradó pozitív tényről való eltérés percben kifejezett értéke a teljes késéshez tartozó megoszlás szerint kerül okozóhoz rendelésre. A nem kódolt késés minden esetben a pályahálózat-működtető, mint a kódolás biztosításáért felelős szervezet oldalán felmerülő oknak tekintendő.

1




Menetrendi hiba kódolására a pályahálózat-működtetőnek kizárólag abban az esetben van lehetősége, ha ki tudja mutatni, hogy a VPE Kft. részére átadott helytálló és pontos pályahálózati alapadatok, forgalmi szabályozási követelmények, információk ellenére a menetvonal nem megfelelő kiserkesztéséből, kiutalásából ered a késés. Ez esetben is az elszámolás során a menetrendi hibára kódolt késésért fizetendő pénzügyi hátrányt a hozzáférésre jogosulttal szemben a pályahálózat-működtető rendezi, mivel a Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából ők állnak egymással szerződéses jogviszonyban. Ezt követően nyílik lehetősége a pályahálózat-működtetőnek a menetrendi hibából adódó, teljesített fizetési kötelezettségét érvényesíteni a VPE Kft.-vel.

Példa:

1. számú táblázat

	perc
Késés elszámolási ponton	$x=y+z+v+w+q-c$
ebből Pályahálózat-működtetői okból felmerülő késés	y

1

ebből Hozzáférésre jogosult oldalán felmerülő késés	$z$
ebből vis maior	$v$
ebből nem kódolt	$w$
ebből másodlagos	$q$
csökkenés	$c$
Tűrészatár	$t$
	
Elszámolandó késések összesen	$x' = x - (t + v + q)$
Ha $x' > 0$	
	
ebből Pályahálózat-működtetői okból felmerülő késés	$y' = y / x * x'$
ebből Hozzáférésre jogosult oldalán felmerülő késés	$z' = z / x * x'$
ebből nem kódolt késés	$w' = w / x * x'$
	
Hozzáférésre jogosultat terhelő arányosított percek száma	$x' / (y' + z' + w') * z'$
Pályahálózat-működtetőt terhelő arányosított percek száma	$x' / (y' + z' + w') * (y' + w')$

A késések csökkentése érdekében a felek kötelesek a hatáskörükbe tartozó minden tevékenységet elvégezni.

A késéshez tartozó pénzügyi hátrány percenkénti elszámolással 20 Ft/perc értékkel kerül meghatározásra, az egy hónapban maximálisan kiróható pénzügyi hátrány nem lehet több mint az adott hozzáférésre jogosult által az adott hónapban megrendelt, illetve leközeledtetett vonatok után fizetendő pályahálózat hozzáférési díj 1 százaléka. Az 1 százalékos limit érték adott hozzáférésre jogosult és pályahálózat-működtető viszonyában értelmezendő. A pályahálózat-működtetőre a hozzáférésre jogosulttal azonos eljárás mentén, maximum az adott hozzáférésre jogosult által az adott hónapban megrendelt, illetve leközeledtetett vonatok után fizetendő pályahálózat hozzáférési díj 1 százaléka róható ki pénzügyi hátrányként.

1

## 2. számú táblázat

Pénzügyi hátrányok elszámolása az okozott késések bázisán

1

Pénzügyi hátrány késés miatt	p (Ft/perc)
Pályahálózat-működtető által fizetendő pénzügyi hátrány	$(x' / (y' + z' + w') * (y' + w')) * p$
Hozzáférésre jogosult által fizetendő pénzügyi hátrány	$(x' / (y' + z' + w') * z') * p$

#### IV.2 Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében

A többletfizetési kötelezettség a menetvonal-igénylés időpontjától függően azt a célt kívánja szolgálni, hogy a menetvonalakat a hozzáférésre jogosultak minél korábbi időpontban rendeljék meg, elősegítve ezzel a menetrend-szerkesztési, erőforrás-biztosítási és forgalom-irányítási feladatok elvégzésének minél tervezhetőbb és költséghatékonyabb ellátását.

1

A Teljesítményösztönző Rendszer elemeként fellépő többletfizetési kötelezettség elszámolása a vonat leközelekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságából adódó elismert előnyök és hátrányok, valamint a lemondási díj elszámolásával egyidejűleg történik, a számlán külön feltüntetve.

A többletfizetési kötelezettség felszámítására kizárólag leközelekedtetett vonatok esetében kerülhet sor.

1

A 2010/2011-es menetrendi évben amennyiben a hozzáférésre jogosult a tervezett közlekedtetés idejét megelőző 5 napon belül nyújtja be menetvonal igényét, és azt nem operatív módon kívánja leközelekedtetni, vagy amennyiben menetvonal igényét a hozzáférésre jogosult a tervezett közlekedtetés napját megelőző 5. nap 00:00 óráig a VPE Kft-hez benyújtja, úgy csak a menetvonal biztosítási díjat köteles

1

megfizetni. Az e határidőt követően beérkező, és operatív módon leköszlekedtetni kívánt menetvonal igény esetén elszámoláskor a Teljesítményösztönző Rendszer elemeként fellépő többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében korrigálja az árajánlat készítésekor feltüntetett díjat.

1

Veszélyhelyzet esetén a pályahálózat-működtető jogosult visszavonni a hozzáférésre jogosult által igényelt menetvonalat, így a hozzáférésre jogosult új menetvonalat kényszerül igényelni. A veszélyhelyzet miatt visszavont menetvonal helyett a hozzáférésre jogosult által igényelt új menetvonalra nem vonatkoznak a többletfizetési kötelezettség szabályai. A többletfizetési kötelezettség az alapszolgáltatási díj százalékában kerül meghatározásra, alapszolgáltatási díjakon a Vtv. 3. sz. mellékletének 1. pontja alá tartozó szolgáltatások díjait értjük az adott menetvonalra vonatkozóan. A többletfizetési kötelezettség mértékét a 3. számú táblázat tartalmazza.

### 3. számú táblázat

A többletfizetési kötelezettség mértéke a menetvonal igény benyújtásának időpontjától függően

Menetvonal igénylés időpontja a tervezett közlekedési időpontot megelőző	Többletfizetési kötelezettség (Alapszolgáltatási díj %-a)
5. napig	0
5 nap-24 óra közötti időpontban	2
24 órán belül	5

1

Az évközi igények döntő többségét a 24 órán belüli igénylések teszik ki, ami a pályahálózat-működtető erőforrás biztosítási, elosztási, tervezési munkálatait is megnehezíti. A tervezhetőség irányába történő elmozdulás szándékával a többletfizetési kötelezettség legnagyobb mértékben a tervezett közlekedtetést megelőző 24 órán belüli menetvonal igényléseket terheli.

### A menetvonalak felhasználása a MÁV Zrt. pályahálózatán

A menetvonal kizárólag a menetvonal kiutalásban meghatározott azon időszakra vonatkozik, amely a vonat két pont közötti leközeledtetéséhez szükséges. Ennek megfelelően bármilyen változtatás, amely a menetvonal útvonal- és időadataiban, a menetvonallal egyidejűleg megrendelt szolgáltatásokban a menetvonal út és időadataira kihatóan, valamint a menetvonal kiutalás részét képező vonatkategóriára (2010/2011. menetrendi évre vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat 4.3-2. számú melléklet) vonatkozó alapadatokban történik, a hatályos jogszabályi rendelkezések alapján a menetvonal lemondását és új - a változtatott paramétereknek megfelelő - menetvonal megrendelését teszi szükségessé.

A vonat indulásának késése esetén a vonat a hozzáférésre jogosult kérésére legfeljebb 24 órás időtartamon belül az eredetileg kiutalt menetvonal alapján - a Teljesítményösztönző Rendszer szabályainak alkalmazásával - is elindítható és a kiutalt menetvonal szerinti útvonalon leközeledtethető, amennyiben a forgalmi körülmények ezt lehetővé teszik.

### A menetvonalak felhasználása a GYSEV Zrt. pályahálózatán

A menetvonal kizárólag a menetvonal kiutalásban meghatározott azon időszakra vonatkozik, amely a vonat két pont közötti leközeledtetéséhez szükséges. Ennek megfelelően bármilyen változtatás, amely a menetvonal útvonal- és időadataiban, a menetvonallal egyidejűleg megrendelt szolgáltatásokban a menetvonal út és időadataira kihatóan, valamint a menetvonal kiutalás részét képező vonatkategóriára (2010/2011. menetrendi évre vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat 4.3-2. számú melléklet) vonatkozó alapadatokban történik, a hatályos jogszabályi rendelkezések alapján a menetvonal lemondását és új - a változtatott paramétereknek megfelelő - menetvonal megrendelését teszi szükségessé. Amennyiben a változtatás csak az eredetileg kiutalt menetvonal időadatait érinti a menetvonalban meghatározott egyéb adatok változatlansága mellett, úgy az új időadatok szerinti menetvonal igénylésért a pályahálózat-működtető menetvonal



1 biztosítási díjat, illetve többletfizetési kötelezettséget a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében nem számol fel, az alábbi feltételek teljesülése esetén:

A belföldi és a határállomáson ki-/belépő forgalomban megrendelt menetvonalak az eredeti kiutalásban szereplő indulási és/vagy érkezési időpontja legfeljebb 24 órás időtartamon belüli időpontra változik.

A fenti díjmentességi lehetőség menetvonalanként csupán egyetlen változtatás erejéig vehető igénybe.

1 Az új menetvonalra vonatkozóan a menetvonal biztosítási díj, illetve a többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében az általános szabályok szerint kerül felszámolásra minden további változtatás esetén.

1 A vonat indulásának késése esetén a vonat a hozzáférésre jogosult kérésére legfeljebb 24 órás időtartamon belül az eredetileg kiutalt menetvonal alapján - a Teljesítményösztönző Rendszer szabályainak alkalmazásával - is elindítható és a kiutalt menetvonal szerinti útvonalon leköszlekedtethető, amennyiben a forgalmi körülmények ezt lehetővé teszik.

#### IV.3 A lemondási díjak

A hozzáférésre jogosult a kiutalt, de fel nem használt menetvonalért lemondási díjat köteles fizetni. A lemondási díj a pályahálózat jobb kihasználását elősegítő ösztönző elem. Amennyiben a kiutalt menetvonalon vonat közlekedtetésére nem kerül sor, a vonat lemondását a menetvonal jogosultjának kezdeményeznie kell a VPE Kft-nél.

A korai menetvonal lemondás különös jelentőséggel bír a szabad pályakapacitás rendelkezésre állásának a meghatározásához. A késői lemondás indokolatlanul foglalja a valójában szabad kapacitást, meggátolva ezzel más igények kiutalhatóságát. Mivel az évközi menetvonalak döntő többsége jelenleg 24 órán belüli igénylésként kerül benyújtásra, így ezen időponton belül a menetvonal jelenleg új igény felmerülése esetén értékesíthetőnek tekinthető. A lemondási időszavok ennek figyelembevételével kerülnek meghatározásra.

A lemondási díjak az alapszolgáltatási díj százalékában kifejezve kerülnek megállapításra, alapszolgáltatási díjakon a Vtv. 3. sz. mellékletének 1. pontja alá tartozó szolgáltatások díjait értjük az adott menetvonalra vonatkozóan. A lemondási díjak mértékét a 4. számú táblázat tartalmazza.

A százalékos értékek időarányosan kerülnek meghatározásra, a lemondás időpontjának a tervezett leközeledés időpontjához viszonyítva, annak érdekében, hogy a lemondás a lehető leghamarabb történjen meg a kapacitás mielőbbi felszabadulása érdekében.

#### 4. számú táblázat

##### Lemondási díjak a lemondás időpontjának függvényében

Lemondás időpontja a tervezett közlekedési időponthoz képest	Fizetendő díj (Alapszolgáltatási díj %-a)
Tervezett közlekedési időpontot megelőző 5 napig	0
Tervezett közlekedési időpontot megelőző 5 nap és 24 óra közötti időpontban	1
Tervezett közlekedési időpontot megelőző 24 órán belül	3
Tervezett közlekedési időpontot követő 24 órán belül (amennyiben a vonat közlekedtetése nem kezdődött meg)	5
Lemondás nélkül/ tervezett közlekedési időpontot követő 24 órán túl	100

Veszélyhelyzet esetén a pályahálózat-működtető jogosult visszavonni a hozzáférésre jogosult által igényelt menetvonalat. A pályahálózat-működtető veszélyhelyzet miatti menetvonal visszavonása nem minősül menetvonal lemondásnak, az nem tartozik a lemondási díjra vonatkozó szabályok hatálya alá.

A GYSEV Zrt. pályahálózatán a lemondási díjak elszámolási szabályaihoz kapcsolódóan a jelen Teljesítményösztönző Rendszer IV.2. pontjában meghatározott, a GYSEV Zrt. pályahálózatán érvényes menetvonal felhasználásra vonatkozó speciális szabály a lemondási díjak elszámolása során is alkalmazandó. Amennyiben egy kiutalt menetvonal adataiban a hozzáférésre jogosult változtatást

hajt végre, és az a jelen Teljesítményösztönző Rendszer IV.2. pontjában meghatározottak szerint a menetvonal lemondásával és új menetvonal igénylésével jár, továbbá a változtatás csak az eredetileg kiutalt menetvonal időadatait érinti a menetvonalban meghatározott egyéb adatok változatlansága mellett, úgy az eredeti menetvonal lemondásáért a pályahálózat-működtető lemondási díjat nem számol fel, az alábbi feltételek teljesülése esetén:

A belföldi és a határállomáson ki-/belépő forgalomban megrendelt menetvonalak az eredeti kiutalásban szereplő indulási és/vagy érkezési időpontja legfeljebb 24 órás időtartamon belüli időpontra változik.

A fenti díjmentességi lehetőség menetvonalanként csupán egyetlen változtatás erejéig vehető igénybe.

#### **IV.4 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében)**

A 2010/2011-es menetrendi évben egyéb a vonatközlekedtetéshez kapcsolódó minőségi paraméterekre vonatkozóan négy teljesítményösztönző elem jelenik meg:

- személyzetbiztosításhoz kapcsolódó többletfizetési kötelezettség
- személyzetbiztosításhoz kapcsolódó lemondási díj
  
- tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettség
- tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó lemondási díj

Szolgálat megszakítás, szolgálat-szünetelés felfüggesztése szolgáltatás igénybevétele esetén személyzetbiztosítási díj, tolatószemélyzet biztosítása esetén tolatószemélyzet biztosítási díj kerül felszámításra. A szolgáltatások elvégzéséhez szükséges személyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettség a szolgáltatásért fizetendő díj százalékában kifejezve kerül meghatározásra a szolgáltatás megrendelés időpontjának a szolgáltatás

tervezett igénybevételének időpontjához viszonyítva, annak érdekében, hogy a szolgáltatás igénylése mielőbb történjen meg, ezáltal az elvégzéséhez szükséges személyzet vezénylése is időben, többletköltség nélkül történhessen meg.

A szolgáltatások igényléséhez kapcsolódó többletfizetési kötelezettség mértékét az 5. számú táblázat tartalmazza.

#### 5. számú táblázat

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettségek

Szolgáltatás igényléséhez kapcsolódó többletfizetési kötelezettség	
rendelés időpontja	többletfizetés mértéke a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)
Előző hó 20. napját megelőzően	0
előző hónap 20. napját követően és legalább 8 nappal a szolgáltatás igénybevétele előtt	20
8 napon belül	50

1

Az indokolatlan kapacitásfoglalás elkerülése érdekében indokolt a menetvonal igénylésnél alkalmazott gyakorlathoz hasonlóan lemondási díj alkalmazása. A szolgáltatásokhoz kapcsolódó lemondási díjak a szolgáltatás díjának százalékában kerülnek meghatározásra, a szolgáltatásokhoz kapcsolódó lemondási díjak mértékét a 6. számú táblázat tartalmazza.

1

## 6. számú táblázat

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó lemondási díj

Szolgáltatás lemondásához kapcsolódó díj	
lemondás időpontja a szolgáltatás tervezett igénybevételének időpontját megelőzően	lemondási díj a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)
legalább 8 nappal	0
8 napon belül	30
Lemondás nélkül és az igénybevétel elmulasztásával	100

## 1 V. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó előfeltételezések és a Teljesítményösztönző Rendszer elemeinek várható hatásai

1 A Teljesítményösztönző Rendszer keretein belül bevezetésre kerülő intézkedések esetében olyan mérhető célt kell kitűzni, amelynek megvalósulására a Teljesítményösztönző Rendszer intézkedése az előzetes várakozásoknak  
1 megfelelően hat. Ebből fakadóan a Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó elvárásokat pontosan és transzparens módon kell meghatározni annak érdekében, hogy a rendszer várhatóan pozitív változásáról a piaci szereplők információval bírhamassanak.

1 Az adott menetrendi évre vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszer tapasztalatait a VPE Kft. rendszeresen, de legkésőbb az adott menetrendi évet követően értékeli, a számszerűen megadott, mérhető célokkal az eredményt összehasonlítja, és abból következtetéseket von le úgy, hogy adott esetben a következő időszak  
1 Teljesítményösztönző Rendszerében szereplő elemek változtatását kezdeményezi.

### V.1 A vonat leközelekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága

A vonatközelekedés pontosságának javulásától várható előny a kapacitás bővülése, amit a magasabb fokú tervezhetőség indokol.

A megnövekedett kapacitás, illetve a meglévő források hatékonyabb kihasználásának általánosságban véve elvárható hatása a működési költségek csökkenése és a vasúton nyújtott szolgáltatások általános színvonalának a növekedése.

1 Személyszállítás esetében a pontosság növekedésének kívánatos eredménye, hogy a rendszer elemeinek első értékeléséig, azaz a hatályba lépést követő egy év alatt a terv szerinti közlekedés mértéke 2 százalékkal javul. A terv szerinti közlekedés mértékének javulása elvárható mind az elővárosi, mind pedig a távolsági

személyszállítás tekintetében. A terv szerinti közlekedés javulásának vizsgálata a pontossági elemzések során történik, termékcsopontonkénti bontásban.

A tárgy évi terv szerinti közlekedés mértéke a bázis évihez képest:

1. terv szerinti közlekedés (P) mértéke a vizsgált időszak alatt: (Az adott időszak alatt a vizsgált termékcsoponton belül azon leközlekedett vonatok darab száma, melyeket terv szerint leközlekedettnek minősít a Teljesítményösztönző Rendszer / Az időszak alatt a vizsgált termékcsoponton belül leközlekedett összes vonat darab száma)\*100

2. A tárgy évi terv szerinti közlekedés mértékének eltérése a bázis évitől:

$$\Delta P = (P_t / P_b) * 100$$

ahol:

$\Delta P$ : Terv szerinti közlekedés eltérése tárgy évben a bázis évihez képest

$P_t$ : A vizsgált termékcsoport terv szerinti közlekedése tárgy évben

$P_b$ : A vizsgált termékcsoport terv szerinti közlekedése bázis évben

- 1 A vasúton történő fuvarozás esetében a pontosságnak különösen jelentős szerepe van a közúti fuvarozással folytatott verseny okán. Pontosabb közlekedés esetén nagyban javulnak a vasúti fuvarozás lehetőségei, a magasabb tervezhetőség és minőségi színvonal biztosítása miatt. A Teljesítményösztönző Rendszerrel szemben elvárás az árutovábbító vonatok terv szerinti közlekedésének 2 százalékos növekedése a rendszer hatálybalépését követő egy éven belül.

## **V.2 TöbblETFizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében**

1 A többlETFizetési kötelezettség felszámítása következtében a nem operatív módon közlekedtetni kívánt menetvonal igények, illetve a közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a bázis évihez képest 5 százalékkal nő, ezáltal elősegítve a terv szerinti közlekedés növekedését, melytől átlagosan 2 százalékos növekedés elvárt a Teljesítményösztönző Rendszer hatálybalépésétől számított egy éven belül.

1 A tervezett közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított arányának változása a bázis évihez képest:

1 1. Közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig megigényelt menetvonalak számának meghatározása:

1 A vizsgált menetrendi időszakra vonatkozóan azon A,B,C,D,E vonatkegóriára beadott menetvonal igények számának összege, melyeket a tervezett közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig megrendeltek.

2. Az adott menetrendi időszakra megrendelt összes menetvonal meghatározása:

1 A közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig megigényelt menetvonalak száma (1.pont), illetve azon menetvonal igények, melyeket a közlekedtetést megelőző 5. napon belül igényeltek meg.

1 3. A közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a vizsgált menetrendi évben:



- 1 A közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig megigényelt menetvonalak száma (1.pont)/Az adott menetrendi időszakra megrendelt összes menetvonal (2.pont) \* 100
- 1 A közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya meghatározásra kerül mind a bázis évre, mind a tárgy évre, az eltérés vizsgálhatósága érdekében.
- 1 4. A tervezett közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított arányának változása a bázis évihez képest:
- 1  $((3.\text{pont}) \text{ Tárgy évben} / (3.\text{pont}) \text{ Bázis évben} * 100) - 100$

### V.3 A lemondási díjak

- 1 A menetvonal lemondási díjak következtében 30 százalékkal csökken a le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a Teljesítményösztönző Rendszer hatálybalépését követő egy éven belül, valamint a lemondott menetvonalak lemondásának ideje a jelenlegi közlekedtetés időpontját megelőző átlag 15 napról a közlekedtetés időpontját megelőző átlag 17 napra növekedik, ezáltal a kapacitás bővül. A le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak változásának mértéke a következő összefüggés elvégzésével kerül meghatározásra:

- 1  $(\text{Le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a tárgy menetrendi évben} / \text{Le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a bázis menetrendi évben} * 100)$

A lemondás átlagos ideje a közlekedtetés időpontját megelőzően

$\Sigma(\text{a menetvonal tervezett leközlekedtetésének időpontja} - \text{a menetvonal lemondásának időpontja}) / \text{közlekedések száma}$

1

**V.4 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében)**

Mind a szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése, mind a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás tekintetében jellemző tulajdonság a késői igénylés és ehhez kapcsolódóan a késői vezénylés esetében fennálló jelentős pályahálózat-működtetői többletköltség a munkabérek oldalán. A késői szolgáltatásigénylés okozta többletköltségek ellensúlyozására, valamint a tervezhető, és ezáltal költséghatékonyabb szolgáltatásigénylési gyakorlat ösztönzése érdekében, az említett elemeket időarányos többletfizetési kötelezettség terheli.

A jelenleg alkalmazott egyéb, a vonatközlekedtetéshez kapcsolódó minőségi paraméterek alá tartozó négy ösztönző elem célja a humánerőforrás vezénylése szempontjából kritikus szolgáltatások igénylésének, vagy az esetlegesen felmerülő lemondásuknak az időpontját a szolgáltatás igénybevételét megelőző 8. napra vagy az elé terelni.

## VI. Hálózathatár pontok

### VI.1 Külföldi hálózathatárok

Külföldi hálózathatárnak tekintendő minden vasúti pályahálózat csatlakozási pont, amely esetén a csatlakozó pályahálózatokat üzemeltető egyik fél belföldi, a másik külföldi.

- 1 A magyarországi Teljesítményösztönző Rendszer az országhatár pontokat önállóan kezeli, a kapcsolódó külföldi pályahálózatról hozott késés másodlagos késésnek
- 1 minősül, így nem tartozik a Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá, míg a külföldi pályahálózatra átvitt késés elszámolása a kapcsolódó külföldi hálózatot megelőző utolsó mérési ponton rögzítettek szerint történik.

### VI.2 Belföldi hálózathatár

- 1 A belföldi vasúti pálya hálózathatár pontokat a Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából az országhatárponthoz hasonlóan kell kezelni, a kapcsolódó hálózatról hozott késés elszámolása a hálózathatár váltást megelőző utolsó mérési
- 1 ponton rögzítettek szerint történik, míg a másik vasúti pályahálózatra átvitt késés másodlagos késés, nem tartozik a Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá.

- 1 Nyílt hozzáférésű és nem nyílt hozzáférésű hálózatok csatlakozásának kezelése a
- 1 Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából:

Amennyiben nem nyílt hozzáférésű hálózatról érkezik hozott késéssel a vonat nyílt hozzáférésű hálózatra, abban az esetben a hozzáférésre jogosult felel a nem nyílt hozzáférésű hálózaton elszenvedett késésért.

Amennyiben nyílt hozzáférésű hálózatról nem nyílt hozzáférésű hálózatra távozik, az utolsó nyílt hozzáférésű állomás az elszámolási pont, a további, nem nyílt

- 1 hozzáférésű hálózaton elszenvedett késéseket a Teljesítményösztönző Rendszer ebben az esetben nem kezeli.

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. csatlakozó állomásait a 2010/2011 menetrendi évre vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat 3.2.2-2. számú melléklete tartalmazza.

## 1 VII. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó feladatmegosztás

### VII.1 A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága

1 A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságával kapcsolatban a pályahálózat-működtetők kötelesek a menetrendtől való pozitív eltérések okait, illetve okozóit kódokkal ellátva rögzíteni, azokhoz a hozzáférésre jogosultak részére saját adataik vonatkozásában a X.1. pontban meghatározott idő elteltével hozzáférési jogot biztosítani. Amennyiben a hozzáférésre jogosult 15 napon belül él kifogás előterjesztési jogával, a pályahálózat-működtetővel egyeztetést folytat le. Eredményes egyeztetést követően az elismert kódolt adatot a pályahálózat-működtető köteles a VPE Kft. számára feldolgozás céljából megküldeni.

Amennyiben a hozzáférésre jogosult kifogás előterjesztési jogával nem él 15 napon belül, a késési adatok részéről elismertnek tekintendők. Kifogás hiányában, vagy ha az egyeztetés során megállapodás születik, a pályahálózat-működtető a kifogás előterjesztésére előírt határidő lejártát illetve a megállapodást követő 8 napon belül megküldi a VPE Kft. számára elemzés céljából a hozzáférésre jogosultakkal egyeztetett kimutatásait.

1 Amennyiben a hozzáférésre jogosult kifogást terjesztett elő és a kifogással kapcsolatos egyeztetésre az előterjesztéstől számított 15 napon belül nem kerül sor, vagy az egyeztetés e határidő alatt nem vezet eredményre, hozzáférésre jogosult a határidő lejártát követő 30 napon belül a vasúti igazgatási szerv előtt jogvitát kezdeményezhet. Ezen határidő lejártát követően, amennyiben a jogvita kezdeményezés lehetőségével nem éltek, a megállapított adatok és kódok a Teljesítményösztönző Rendszer keretein belül már nem vitathatók. Amennyiben az adatok továbbítására a VPE Kft. felé korábban nem került sor, úgy legkésőbb a jogvita kezdeményezésére nyitva álló határidő eredménytelen lejártát követően kell azokat a pályahálózat-működtetőknek a VPE Kft. részére megküldeni.

A vitatott adatokat és az azokat tartalmazó menetvonalakra vonatkozó egyéb adatokat késési kódok nélkül továbbítja a pályahálózat-működtető a VPE Kft. értékelő, elemző rendszerébe, annak érdekében, hogy azokat ne tekinthesse a rendszer le nem mondott, le nem közlekedtetett vonatoknak.

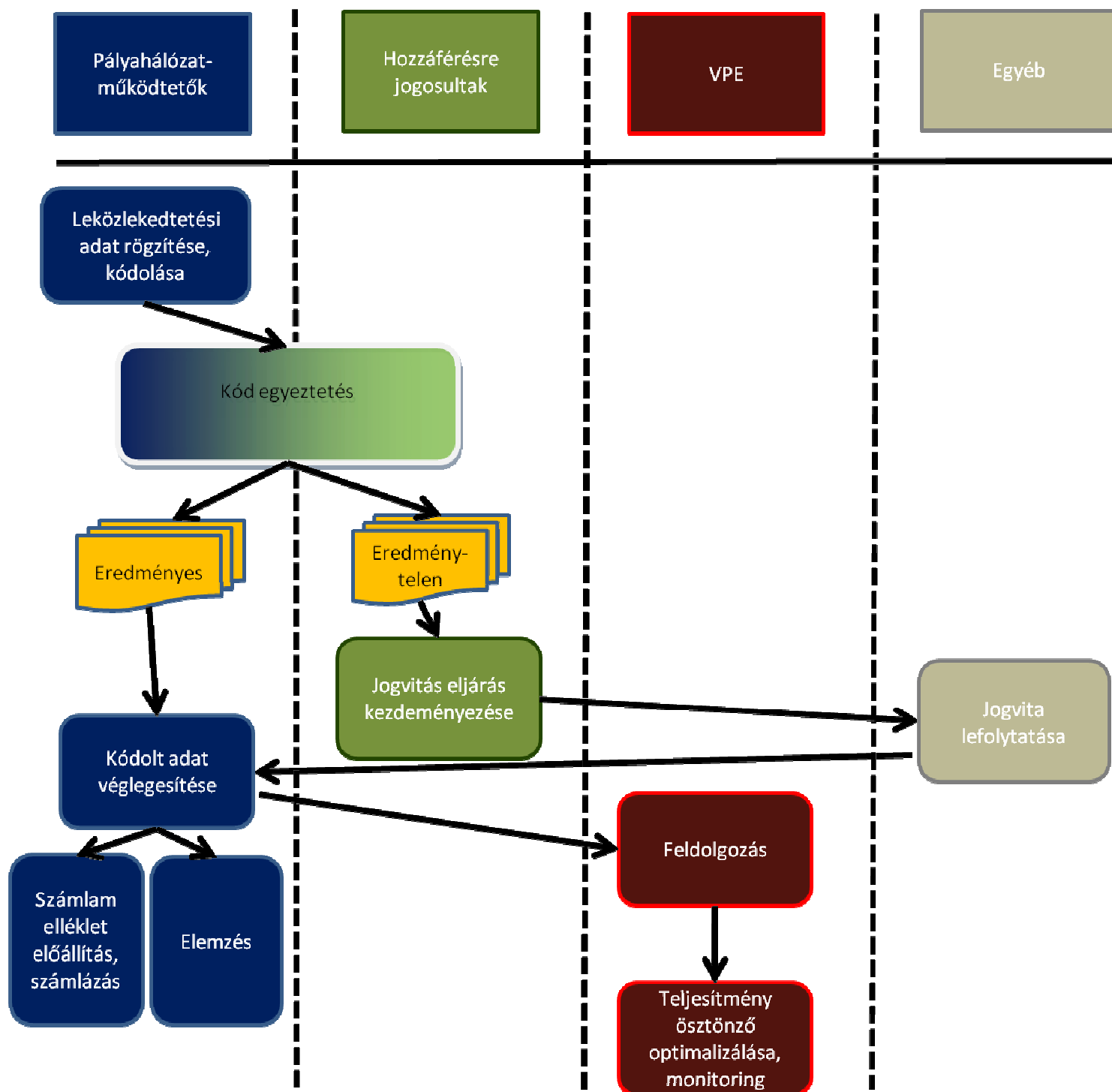
A pontossághoz kapcsolódó elszámolási teendőket a pályahálózat-működtetők végzik. Az elszámolási ponton rögzített elismert kódok alapján végzik el a IV.1. fejezet e. kalkulációs módszertan pontjában meghatározott feladatokat, ezt követően minden hónapban előállítják a hozzáférésre jogosultak számára a számlamellékletet a pénzügyi hátrányok érvényesítésére vonatkozóan.

- 1 A VPE Kft. feladata az adatok fogadása a pályahálózat-működtetők részéről. Az adatok fogadását követően a tényadatokat hozzárendeli a már rendelkezésre álló terv adatokhoz. Az így keletkezett adatbázis segítségével elvégzi a Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatait, monitoring jelentéseket. Az eredményekről tájékoztatja a pályahálózat-működtetőket és a Vasúti Igazgatási Szervet.

A VPE Kft. a pályahálózat-működtetők bevonásával elvégzi a XII. fejezetben meghatározott vizsgálatokat.

## 1. számú ábra

A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságához tartozó feladatok, felelősségi körök folyamatára



## **VII.2 Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében**

A többletfizetési kötelezettséget a pályahálózat-működtetők számítják ki és annak figyelembevételével végzik a havonkénti számlázást a hozzáférésre jogosultak felé.

## **VII.3 A lemondási díjak**

- 1 A VPE Kft. a tervezett közlekedtetési időpontot megelőző menetvonal lemondásokat a rendszerben meghatározott szempontok szerint nyilvántartja. A pályahálózat-működtetők a menetvonal lemondási díjakat részben a VPE Kft. által
- 1 nyilvántartott, részben a saját informatikai rendszereiben rögzített lemondási adatok alapján számlázzák ki.

## **VII.4 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében)**

- 1 A szolgálat megszakítás, szolgálat-szünetelés felfüggesztésével, továbbá a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettséggel, valamint a szolgálat megszakítás, szolgálat-szünetelés felfüggesztéséhez, a
- 1 tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó lemondási díjjal összefüggésben a pályahálózat-működtető feladata a többletfizetési kötelezettségek, valamint a lemondási díjak megállapítása, azok elszámolása a hozzáférésre jogosultak felé havonta.

- 1 Az egyéb, a vonatközlekedtetéshez kapcsolódó minőségi paraméterekre vonatkozó elszámolásokat a Teljesítményösztönző Rendszer elemeinek elszámolására szolgáló pályahálózat-működtető által kiállított számlamellékletnek kell tartalmaznia.



## 1 VIII. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény

- 1 A pályahálózat-működtetők a Teljesítményösztönző Rendszerben meghatározott adatokat kötelesek a VPE Kft. rendelkezésére bocsátani.

### VIII.1 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága

A pontosságra vonatkozó adatok a pályahálózat-működtetőknél állnak rendelkezésre. A pályahálózat-működtetők által a VPE Kft. számára kötelezően biztosítandó információkat a 2. számú melléklet tartalmazza.

### VIII.2 Többszörfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében

- 1 A menetvonal biztosítással kapcsolatos információk a VPE Kft.-nél állnak rendelkezésre. Ezen adatokból a következők szükségesek a Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálata számára:

- 1) Kiutalt menetvonal adatai
- 2) Menetvonal katalógusból történő igénylések időpontja, valamint ezek tervezett közlekedtetési időpontjai vonatkegóriánként

### VIII.3 A lemondási díjak

A lemondási díj elszámolásával kapcsolatos információk részben a VPE Kft.-nél, részben pedig a pályahálózat-működtetőknél állnak rendelkezésre.

- 1 A Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálataihoz ezen információkból a pontossági értékelésekhez szükséges adatokon túl az alábbiakra van szükség:

- Lemondás időpontja

- Fizetendő lemondási díjak összegei lemondásonkénti részletezettséggel.
- Le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak adatai

A le nem mondott és le nem közlekedett menetvonalak adatai kizárólag a pályahálózat-működtetőnél állnak rendelkezésre, azokat a VPE Kft. rendelkezésére köteles bocsátani, adatszolgáltatási kötelezettsége részeként.

#### **VIII.4 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében)**

A szolgálat megszakítással, szolgálat-szünetelés felfüggesztésével kapcsolatos információk a VPE Kft.-nél rendelkezésre állnak.

A tolatószemélyzet biztosításával kapcsolatos információkat a pályahálózat-működtető tartja nyilván informatikai rendszerében. A Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatainak elvégzése érdekében a pályahálózat-működtető ezen információkból köteles a VPE Kft. részére továbbítani a szolgáltatás igénylésével, valamint lemondásával kapcsolatban keletkezett információkat.

## IX. Elszámolás módja

1 Elszámolási szempontból kizárólag a pályahálózat-működtetők és a hozzáférésre jogosultak vannak egymással jogviszonyban. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó elismert előnyök és hátrányok elszámolása a hálózat-hozzáférési díj elszámolásával egyidejűleg történik, külön dokumentumban. A vitatott tételek elszámolására a felek megállapodása, vagy a bíróság és/vagy a vasúti igazgatási szerv jogerős határozata alapján kerül sor.

### IX.1 A vonat leköszlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága

Az elszámolás folyamata:

- 1 1. A pályahálózat-működtető havonta kiszámítja a Teljesítményösztönző Rendszer alapján felmerülő pénzügyi előnyöket és hátrányokat menetvonalanként, magára, valamint a velük szerződéses jogviszonyban álló felekre felelősségük arányában szétosztva.
- 1 2. A pályahálózat-működtető a tárgyhót követő hónap végéig hozzáférésre jogosultanként összesíti a Teljesítményösztönző Rendszerből fakadó fizetési kötelezettségeket, és pénzügyi előnyöket, kivéve az egyeztetési eljárásba bevont eseteket, melyeket a vita sikeres lezárását követő havi elszámolásban kell kezelni.
3. A pályahálózat-működtető a hozzáférésre jogosultak hó végi egyenlegeit összesíti.
- 1 4. A pályahálózat-működtetők előállítják a Teljesítményösztönző Rendszerből adódó elismert előnyök és hátrányok elszámolására a számlamellékletet.

## **IX.2 Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében**

A többletfizetési kötelezettség minden esetben a hozzáférésre jogosultnál keletkezik a pályahálózat-működtető felé. A pályahálózat-működtető a menetvonal igénylések időpontjának függvényében számlázza a többletfizetési kötelezettséget.

## **IX.3 Lemondási díjak**

A lemondási díjakat a rendszerben meghatározott sávok eloszlása szerint számlázza ki a pályahálózat-működtető, a menetvonalakhoz kapcsolódó számlák számlamellékleteként.

## **IX.4 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében)**

1

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettség minden esetben a hozzáférésre jogosultnál keletkezik a pályahálózat-működtető felé. A pályahálózat-működtető a szolgáltatások igénylési időpontjának függvényében számlázza a többletfizetési kötelezettséget.

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításhoz kapcsolódó lemondási díjakat a rendszerben meghatározott sávok eloszlása szerint számlázza ki a hozzáférésre jogosultaknak a pályahálózat-működtető.

## X. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat

Két szint:

- 1 A Teljesítményösztönző Rendszer keretében előforduló vitás ügyek kezelésére két szinten van lehetőség.

### X.1 Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető - Hozzáférésre jogosultak között

- 1 A pályahálózat-működtetőknek a vonat leközelekedtetését követően 3 nap áll rendelkezésükre, hogy a leközelekedtetésre vonatkozó adatokat módosítsák. A módosítás során kizárólag a késések okai, illetve azok megoszlása változtatható, az egy vonatra vonatkozó összes késés nem. A hálózati zavarok kódolását követően a pályahálózat-működtető a vonatra vonatkozó elszámolási ponton történt időadatok véglegesítésétől számított 3 napon belül elektronikus úton hozzáférési jogot biztosít a hozzáférésre jogosult részére a kódolás tekintetében, a hozzáférésre jogosult saját adatai vonatkozásában. Menetrendi hibára történt kódolás esetén a pályahálózat-működtető a hozzáférésre jogosulttal egyidejűleg a VPE Kft-t is köteles tájékoztatni. A hozzáférésre jogosultak a hozzáféréstől számított 15 napon belül jogosultak kifogást előterjeszteni a pályahálózat-működtetőnél, szükség szerint kezdeményezve egyeztetés lefolytatását. A kifogást írásban kell előterjeszteni.

Amennyiben a hozzáférésre jogosult kifogás előterjesztési jogával nem él 15 napon belül, a késési adatok részéről elismertnek tekintendők. Ezen a szinten csupán az

- 1 egymással a Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából szerződéses jogviszonyban álló szereplők vitatják az adatok tulajdonságait. Kifogás hiányában, vagy ha az egyeztetés során megállapodás születik, a pályahálózat-működtető a kifogás előterjesztésére előírt határidő lejártát illetve a megállapodást követő 8

napon belül megküldi a VPE Kft. számára feldolgozás céljából a hozzáférésre jogosultakkal egyeztetett kimutatásait.

Amennyiben a hozzáférésre jogosult kifogást terjesztett elő és a kifogással kapcsolatos egyeztetésre az előterjesztéstől számított 15 napon belül nem kerül sor, vagy az egyeztetés ezen határidő alatt nem vezet eredményre, hozzáférésre jogosult a határidő lejártát követő 30 napon belül a vasúti igazgatási szerv előtt jogvitát kezdeményezhet. Ezen határidő lejártát követően, amennyiben a jogvita kezdeményezés lehetőségével nem éltek, a megállapított adatok és kódok a

1 Teljesítményösztönző Rendszer keretein belül már nem vitathatók. Amennyiben az adatok továbbítására a VPE Kft. felé korábban nem került sor, úgy legkésőbb a jogvita kezdeményezésére nyitva álló határidő eredménytelen lejártát követően kell a pályahálózat-működtetőnek azokat a VPE Kft. részére megküldeni.

1 A VPE Kft. havi bontásban végzi el az adatok elemzését, leközeledési időpontjuk szerint csoportosítva őket.

## **X.2 Jogvita: Vasút igazgatási szerv hatásköre**

1 A vasúti igazgatási szerv előtt jogvita eljárás is kezdeményezhető, ha valamely fél megsértette a pályahálózathoz való nyílt hozzáférés tárgyában kötött szerződést, vagy a Teljesítményösztönző Rendszer alapján megállapított fizetési kötelezettség jogszabálysértő módon, illetve a Teljesítményösztönző Rendszerbe ütköző módon került megállapításra, vagy a pénzügyi hátrány illetve előny alkalmazására a másik fél jogellenes magatartása miatt nem került sor. Az adatok véglegesítését, érvényesítését követően azokat haladéktalanul a VPE Kft. rendelkezésére kell bocsátani.

## 1        **XI. Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének illetve módosításának módja**

A vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007.(XII.22.) GKM rendelet 34. §-ának (7) bekezdése alapján:

1        A kapacitás-elosztó szervezet a menetrendi év kezdetét legalább 90 nappal megelőzően hozza nyilvánosságra a honlapján az adott menetrendi évre vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszert. A kapacitás-elosztó szervezet a  
1        Teljesítményösztönző Rendszer módosítását legalább 30 nappal a hatálybalépése előtt hozza nyilvánosságra a honlapján.

1        (8) A kapacitás-elosztó szervezet a Teljesítményösztönző Rendszert - módosítás esetén az egységes szerkezetű változatot - a hatálybalépéssel egyidejűleg megküldi a vasúti igazgatási szervnek. A vasúti igazgatási szerv a  
1        Teljesítményösztönző Rendszer mindenkor hatályos változatáról nyilvántartást vezet.

### 1        **XI.1        A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása**

1        A VPE Kft. az alkalmazott Teljesítményösztönző Rendszer tapasztalatait - így különösen a hálózati zavarok csökkentésére gyakorolt hatást - minden menetrendi évre vonatkozóan a pályahálózat-működtetők, a hozzáférésre jogosultak és a vasúti igazgatási szerv bevonásával értékeli.

1        Az értékelés eredménye alapján a Teljesítményösztönző Rendszer elemeit módosíthatja. Amennyiben az ösztönző elemek nem érték el a kívánt hatást, azokban változtatást kell végrehajtani, míg eredményes ösztönző esetén lehetőség van további finomításra.

1        Eljárás a Teljesítményösztönző Rendszer hálózati zavarok csökkentésére gyakorolt hatásának elemzéséből adódó változások módosítása, jogszabályváltozásból adódó, továbbá a Hálózati Üzletszabályzat módosításából adódó módosítás esetén:

- 1 a) a VPE Kft. köteles az egyeztetési lehetőség biztosítása érdekében a  
Teljesítményösztönző Rendszer módosításának tervezetét - annak  
közvetítését legalább 30 nappal megelőzően - honlapján nyilvánosságra  
hozni, egyidejűleg a nyilvánosságra hozatal tényéről a  
1 Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá tartozóakat elektronikus úton  
tájékoztatni.
- b) Az érintettek a nyilvánosságra hozatalt követő 10 napon belül tehetik meg  
a módosítás tervezetével kapcsolatos észrevételeiket, amelyeket a VPE Kft.  
a módosítás véglegesítése során lehetőség szerint figyelembe vesz.
- c) Az így véglegesített módosítást a VPE Kft. a hatálybalépés időpontjának  
feltüntetésével honlapján közzéteszi és egységes szerkezetbe foglalva a  
hatályba lépéssel egyidejűleg a vasúti igazgatási szervnek megküldi.

1 A VPE Kft. köteles valamennyi módosítás tényét a Teljesítményösztönző Rendszer  
elválaszthatatlan részét képező jegyzékben a hatálybalépés időpontjával rögzíteni.

## 1 XI.2 A Teljesítményösztönző Rendszer közzététele

A VPE Kft.-nek a pályahálózat-működtetők, a hozzáférésre jogosultak és a vasúti  
igazgatási szerv bevonásával történő értékelést követően minden évben el kell  
1 készítenie a Teljesítményösztönző Rendszer tervezetét.

1 A Teljesítményösztönző Rendszer tervezetének véleményezése, véglegesítése,  
közzététele

1 (1) A Teljesítményösztönző Rendszer tervezetét a véglegesített  
Teljesítményösztönző Rendszer közzétételét legalább 30 nappal megelőzően a  
VPE Kft. honlapján nyilvánosságra kell hozni annak érdekében, hogy a rendszer  
hatálya alá tartozók számára lehetőség nyíljon az abban foglaltak érdemi  
1 véleményezésére, észrevételeik megtételére. A Teljesítményösztönző Rendszer  
tervezetének nyilvánosságra hozataláról a VPE Kft. köteles az érintetteket  
elektronikus úton haladéktalanul tájékoztatni.



- 1 (2) Az érintettek a Teljesítményösztönző Rendszer nyilvánosságra hozatalát követő 10 napon belül tehetik meg észrevételeiket. A beérkezett észrevételekről, illetve az egyeztetéssel kapcsolatos minden körülményről a vasúti igazgatási szervet haladéktalanul tájékoztatni kell.
- 1 (3) A VPE Kft. a véglegesített Teljesítményösztönző Rendszert a hatálybalépéssel egyidejűleg a vasúti igazgatási szervnek megküldi. (101/2007.(XII.22.) GKM rendelet 34. § (8))

## **XII. Kapacitás optimális elosztására ható egyéb tényezők vizsgálata, elemzése**

### **Monitoring tevékenység a menetrend szerkesztési technológia hibáinak felderítésére**

A rendszeresen ismétlődő menetrendtől való eltérések közötti összefüggések felkutatása, elemzése és azok okainak feltárása érdekében a VPE Kft. az érintett pályahálózat-működtető bevonásával egyeztetéseket végez a rendszeresen ismétlődő eltérések azonosítását követően, de maximum havonta. Az egyeztetések eredményeiről a VPE Kft. tájékoztatja a hozzáférésre jogosultakat.

### **Kapacitás kihasználtság elemzése**

A rendszernek képesnek kell lennie a pályahálózat kapacitás kihasználtságának (az elméleti kapacitás kiutalt menetvonalak által lefoglalt részének) az elemzésére.

A kapacitás kihasználtság elemzéséhez a monitoring rendszernek képesnek kell lennie az említett jelentések elkészítésére.

A kapacitás kihasználtság elemzés általánosságban elvárt célja a VPE Kft. menetrend szerkesztési tevékenységéhez történő visszacsatolás a kapacitás tervezhetőségének növekedése érdekében. A kapacitás kihasználtság elemzéssel meghatározásra kerülnek a menetvonal-igények megfelelő kielégítését akadályozó, a vasúti pályaszakasz túlterheltségét eredményező okok.

A 101/2007. (XII.22.) a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló GKM rendelet 28.§-a szerint:

- (1) A kapacitás-elosztó szervezet a Hálózati Üzletszabályzatban olyan vasúti pályaszakaszt minősíthet nagymértékben kihasználatlan vasúti pályaszakasznak, amelynek napi átlagos kapacitás-kihasználtsága a megelőző

menetrendi év adatai alapján a napi elméleti kapacitás 25 %-át nem haladta meg.

- (2) A nagymértékben kihasználatlan vasúti pályaszakasz igénybevételeért fizetendő hálózat-hozzáférési díjból a külön jogszabályban meghatározott feltételek szerint egyedi kedvezmény biztosítható.

### **XIII.      Átmeneti rendelkezések**

- 1      Folyamatos adatszolgáltatás pályahálózat-működtetők részéről
  
- 1      A Teljesítményösztönző Rendszer akadálymentes működése érdekében a pályahálózat-működtetők kötelesek a leközzelkedtetéssel kapcsolatos véglegesített adatokat haladéktalanul a VPE Kft. rendelkezésére bocsátani.