

1. I. A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya

A pont az alábbiak szerint módosult:

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.

2. III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei

A pont első bekezdése az alábbiak szerint módosult:

A Teljesítményösztönző Rendszer kiterjed~~het~~:

- a vonat leközelekedtetésének 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 pont 5. bekezdése az alábbiak szerint módosult:

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 ~~is kiterjednek. Amennyiben az egyéb magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaságokra jelen Teljesítményösztönző Rendszer eltérő szabályokat nem rögzít, úgy vonatkozásukban a MÁV Zrt-re vonatkozó mérési, elszámolási szabályokat kell alkalmazni.~~

~~A MÁV Zrt-n, illetve GYSEV Zrt-n kívüli egyéb magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaságok a rendszerben meghatározott pályahálózat-működtetőkkel szemben támasztott követelményeknek (pl. adatszolgáltatás) történő megfelelés érdekében a teljesítésre vonatkozó módszerekben eltérhetnek a saját rendszereik specialitásainak megfelelően.~~

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

A pont első bekezdése az alábbiak szerint egészült ki:

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.

c. Túrértékek

A pontból törlésre került az „értékük egy percnél magasabb” szövegrészlet.

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

A túréshatár mértékének megállapításához figyelembe kell venni a Teljesítményösztönző Rendszer meghirdetését megelőző menetrendi év átlagos pontossági adatait. A túréshatárok perc alapúak, ~~értékük egy percnél magasabb.~~

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

d. Elszámolási pontok

A pont utolsó mondatának betűmérete igazítva lett a dokumentum többi részének betűméretéhez:

Elszámolási pont kizárólag mérési ponton lehet.



e. Kalkulációs módszertan

A pont első bekezdése az alábbiak szerint módosult:

Az elszámolási ponton a pályahálózat-működtető által rögzített késési időadatok, illetve késési kódok figyelembevételével a szegmenshez tartozó túréshatár érték 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 percekben 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 késési percben ek kifejezett értéke a teljes késéshez tartozó megoszlás szerint kerülnek okozóhoz rendelésre. ~~A másodlagos késésekért a feleket pénzügyi hátrány nem terheli, mivel azok nem tartoznak a teljesítményösztönző rendszer hatálya alá. A másodlagos késés, valamint a vis maiorra kódolt késés az elszámolandó fennmaradó~~

~~késési percekből levonásra kerül.~~ A nem kódolt késés minden esetben a pályahálózat-működtető, mint a kódolás biztosításaért felelős szervezet oldalán felmerülő oknak tekintendő.

A pontban szereplő 1. számú táblázat az alábbiak szerint módosult:

	perc
Késés elszámolási ponton	$x=y+z+v+w+q-c$
ebből Pályahálózat-működtetői okból felmerülő késés	y
ebből Hozzáférésre jogosult oldalán felmerülő késés	z
ebből vis maior	v
ebből nem kódolt	w
ebből másodlagos	q
csökkenés	c
Tűrészatár	t
	
Elszámol t <u>andó</u> késések összesen	$x'=x-(t+v+q)$
<u>Ha $x' > 0$</u>	
	
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	$\frac{x'}{(y'+z'+w')*z'}$ $\frac{z'}{(y'+w')*(x'/(1+z'/(y'+w'))))}$
Pályahálózat-működtetőt terhelő arányosított percek száma	$\frac{x'}{(y'+z'+w')*(y'+w')}$ $\frac{x'}{(1+z'/(y'+w'))}$

A pontban szereplő 2. számú táblázat a következőképpen módosult:

Pénzügyi hátrányok elszámolása az okozott késések bázisán

Pénzügyi hátrány késés miatt	p (Ft/perc)
Pályahálózat-működtető által fizetendő pénzügyi hátrány	$\frac{x'/(y'+z'+w')*(y'+w')}{z'/(y'+w')*(x'/(1+z'/(y'+w'))))} * p$
Hozzáférésre jogosult által fizetendő pénzügyi hátrány	$\frac{x'/(y'+z'+w')*z'}{(1+z'/(y'+w'))*(x'/(1+z'/(y'+w'))))} * p$

A pont utolsó mondata az alábbiak szerint módosult:

Az 1 százalékos limit érték adott hozzáférésre jogosult és pályahálózat-működtető viszonyában értelmezendő, ~~mindkét félre vonatkozóan.~~ A pályahálózat-működtetőre a hozzáférésre jogosulttal azonos eljárás mentén, maximum az adott hozzáférésre jogosult által az adott hónapban megrendelt, illetve leköszlekedtetett vonatok után fizetendő pályahálózat hozzáférési díj 1 százaléka róható ki pénzügyi hátrányként.

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

A pont harmadik bekezdése az alábbiak szerint módosult:

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 leközlekedtetni~~menetvonal-katalógusból történő igénylés esetén,~~ vagy amennyiben menetvonal igényét a hozzáférésre jogosult a tervezett közlekedtetés napját megelőző 58. nap 00:00 óráig a VPE Kft-hez benyújtja, úgy csak a menetvonal biztosítási díjat köteles megfizetni. Az e határidőt követően beérkező, és operatív módon leközlekedtetni kívánt menetvonal igény nem a katalógus menetvonalak közül történő menetvonal-igénylések esetén elszámoláskor a ~~T~~Teljesítményösztönző ~~R~~Rendszer elemeként fellépő többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében korrigálja az árajánlat készítésekor feltüntetett díjat. 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)
<u>85.</u> napig	0
<u>58</u> nap-24 óra közötti időpontban	2
24 órán belül	5

A menetvonalak felhasználása a MÁV Zrt. pályahálózatán című pont második, valamint harmadik mondata az alábbiak szerint módosult:

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 ~~vonatnemre~~ 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 12-24 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.

A menetvonalak felhasználása a GYSEV Zrt. pályahálózatán

A pont az alábbiak szerint módosult:

A menetvonal kizárólag a menetvonal kiutalásban meghatározott azon időszakra vonatkozik, amely a vonat két pont közötti leköszlekedtetéséhez 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 ~~vonatnemre~~ 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 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 óras időtartamon belüli időpontra változik.

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

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.

A pont utolsó bekezdése a következőképpen módosult:

A vonat indulásának késése esetén a vonat a hozzáférésre jogosult kérésére legfeljebb ~~12-24~~ óras időtartamon belül az eredetileg kiutalt menetvonal alapján - a ~~T~~eljesítményösztönző ~~r~~Rendszer szabályainak alkalmazásával - is elindítható és a kiutalt menetvonal szerinti útvonalon leköszlekedtethető, amennyiben a forgalmi körülmények ezt lehetővé teszik.

5. IV.3. A lemondási díjak

A lemondási díjak a lemondás időpontjának függvényében című 4. számú táblázat egy új sorral bővült az alábbiak szerint:

4. számú táblázat

Lemondási díjak a lemondás időpontjának függvényében

Lemondás időpontja a tervezett közlekedési időponthoz képest	Fizetendő díj (%)
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
<u>Tervezett közlekedési időpontot követő 24 órán belül (amennyiben a vonat közlekedtetése nem kezdődött meg)</u>	<u>5</u>
Lemondás nélkül/ tervezett közlekedési időpontot követő 24 órán túl	100

A pont az alábbi két bekezdéssel bővült:

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 hajtott 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.

6. IV.4. Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek

A pont címe kiegészítéssel bővült az alábbiak szerint:

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

A pont 4. bekezdésében szereplő mértéküket szó törlésre került, és annak helyébe az alábbi kiegészítés került be:

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 ~~mértéküket~~ a 6. számú táblázat tartalmazza.

A pontban szereplő 6. számú táblázat utolsó sora az alábbiak szerint került megbontásra:

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, vagy lemondás nélkül és igénybevétel elmulasztásával	100 <u>30</u>

Lemondás nélkül és az igénybevétel elmulasztásával
--

100

7. V.1. A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága

A pont 3. bekezdésétől kezdődően a szöveg a következőképpen módosult:

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 %százalék-kal javul. A pontosság-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, termékcsoportonkénti 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 termékcsoporton belül azon leközeledett vonatok darab száma, melyeket terv szerint leközeledettnek minősít a Teljesítményösztönző Rendszer pontosnak minősített vonatok db-száma / Az időszak alatt a vizsgált termékcsoporton belül leközeledett összes vonat darab száma)*100

~~Pontosnak minősített vonat a teljesítményösztönző rendszer keretében minden vonat, mely az elszenvedett összes késésből a vis maiorra kódolt, valamint a másodlagos késéseket levonva a szegmensére vonatkozó túréshatáron belül eső késést szenvedett el.~~

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

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

ahol:

ΔP : 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

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 ~~T~~eljesítményösztönző ~~R~~endszerrel szemben elvárás az árutovábbító vonatok terv szerinti közlekedésének pontosságának 2%-százalékos növekedése a rendszer hatálybalépését követő egy éven belül.

8. V.2. Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében

A pont első bekezdése az alábbiak szerint módosult :

A többletfizetési kötelezettség felszámítása következtében a nem operatív módon közlekedtetni kívánt menetvonal igények~~menetvonal-katalógusból—történő megrendelések~~, illetve a közlekedtetést megelőző 85. 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.

A pont második bekezdése az alábbiak szerint módosult:

A tervezett közlekedtetést megelőző 58. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított arányának változása a bázis évihez képest:

A pont 1. pontjában szereplő szöveg az alábbiak szerint módosult:

1. Közlekedtetést megelőző 85. nap 00:00 óráig megigényelt menetvonalak számának meghatározása:

A vizsgált menetrendi időszakra vonatkozóan azon A,B,C,D,E vonatkategóriára beadott éves, éves pótlólagos menetvonal igények számának összege, ~~kiegészítve azon évközi menetvonal igények számával~~, melyeket a tervezett közlekedtetést megelőző 85. nap 00:00 óráig megrendeltek.

A pont 2. pontjában szereplő szöveg az alábbiak szerint módosult:

2. Az adott menetrendi időszakra megrendelt összes menetvonal meghatározása:

A közlekedtetést megelőző 85. nap 00:00 óráig megigényelt menetvonalak száma (1.pont), illetve azon ~~évközi~~ menetvonal igények, melyeket a közlekedtetést megelőző 85. napon belülnál később igényeltek ~~meg, továbbá az egyedi és azonnali menetvonal igények számának összege.~~

A pont 3. pontjában szereplő szöveg az alábbiak szerint módosult:

3. A közlekedtetést megelőző 85. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a vizsgált menetrendi évben:

A közlekedtetést megelőző 85. nap 00:00 óráig megigényelt menetvonalak száma (1.pont)/Az adott menetrendi időszakra megrendelt összes menetvonal (2.pont) *

A közlekedtetést megelőző 85. 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.

A pont 4. pontjába szereplő képlet az alábbiak szerint módosult:

4. A tervezett közlekedtetést megelőző 85. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított arányának változása a bázis évihez képest:

$$\frac{((3.\text{pont}) \text{ Tárgy évben} - (3.\text{pont}) \text{ Bázis évben} * 100) - 100}{100}$$

9. V.3. A lemondási díjak

A pont első bekezdésében a „%” jel módosítása történt meg:

„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:”

A pont 2. bekezdéséből törlésre került a képletben szereplő, zárójelet követő 100-zat történő csökkentés, a bekezdés tehát a következőre módosult:

(Le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a tárgy menetrendi évben/ Le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a bázis menetrendi évben*100)-~~100~~

10. V.4. Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek

A pont címe kiegészítéssel bővült az alábbiak szerint:

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

11. VI.2. Belföldi hálózathatár

A pont első bekezdésében szereplő „hálózathatáron” szó a következőre módosult:

A belföldi vasúti pálya hálózathatár pontokat a ~~€T~~eljesítményösztönző ~~€R~~endszer szempontjából az országhatárponthoz hasonlóan kell kezelni, a kapcsolódó hálózatról hozott késés elszámolása a hálózathatár váltást megelőző utolsó mérési ponton ~~hálózathatáron~~ rögzítettek szerint történik, míg a másik vasúti pályahálózatra átvitt késés másodlagos késés, nem tartozik a ~~€T~~eljesítményösztönző ~~€R~~endszer hatálya alá.

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

A pont első mondata ki lett egészítve a „pozitív” szóval:

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.

13. VII.3. A lemondási díjak

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 nyilvántartott, részben a saját informatikai rendszereiben rögzített lemondási adatok alapján számlázzák ki.

14. VII.4. Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek

A pont címe kiegészítéssel bővült az alábbiak szerint:

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

A pont az alábbiak szerint módosult:

~~A VPE Kft. a szolgálat megszakítás, szolgálat-szünetelés felfüggesztése szolgáltatás igénylésére, valamint lemondására vonatkozó információkat informatikai rendszerében nyilvántartja. A pályahálózat-működtetők az ösztönző elemekhez tartozó pénzügyi hátrányokat a VPE Kft. által nyilvántartott adatok alapján számlázza ki a hozzáférésre jogosultak felé havonta.~~

A szolgálat megszakítás, szolgálat-szünetelés felfüggesztésével, továbbá a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettséggel, valamint a szolgálat megszakítás, szolgálat-szünetelés felfüggesztéséhez, ~~tolatószemélyzet~~ 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.

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

15. VIII.4. Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek

A pont címe kiegészítéssel bővült az alábbiak szerint:

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

16. IX.4. Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek

A pont címe kiegészítéssel bővült az alábbiak szerint:

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

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

A pontban szereplő pályahálózat-működtetőnek szó kiegészítésre került egy „k” betűvel, elírás miatt, az alábbiak szerint:

A pályahálózat-működtető~~k~~nek a vonat leközlekedtetését követően 3 nap áll rendelkezésükre, hogy a leközlekedtetésre vonatkozó adatokat módosítsák.

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

A pont utolsó előtti bekezdése törlésre került:

~~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.~~

19. XIII. Átmeneti rendelkezések

A pontból törlésre került az 1. Tesztidőszakok kijelölése című pont:

~~1. Tesztidőszakok kijelölése~~

~~2010. I. negyedév~~

~~A teljesítményösztönző rendszer bevezetése egy tesztüzemmel kezdődik, mely 2010. I. negyedévében kezdődik, időtartama fél év. A tesztüzem alatt fizetési kötelezettségek nem keletkeznek, mivel a teljesítményösztönző rendszer 2010. december 12. 00:00 órától lép hatályba. A tesztidőszak során kerülnek pontosításra a küszöbértékek, valamint a pénzügyi hátrányok pontos értékei.~~

A pont 2-es számú bekezdésének számozása törlésre került:

~~2. Folyamatos adatszolgáltatás pályahálózat-működtetők részéről~~

Mellékletek változásai:

A mellékletek fejlécében szereplő Teljesítményösztönző rendszer kifejezés minden esetben módosításra került az alábbira: Teljesítményösztönző Rendszer.

1. 1. számú melléklet - Pályahálózat-működtetők mérési és kódolási rendszerei:

a) A MÁV Zrt. jelenlegi mérési rendszere:

A melléklet 5. bekezdésétől kezdődően a MÁV Zrt. mérési, kódolási rendszeréről szóló rész a következő kiegészítéseket, módosításokat foglalja magában:

A MÁV Zrt. jelenlegi kódolási rendszerét a „48/2009.(VII. 3. MÁV Ért. 21.) VIG. számú vezérigazgatói utasítás a vonatok pontosságának értékelésére és elemzésére, valamint a rendkívüli események információinak kezelésére és elemzésére” vonatkozó végrehajtási utasítás szabályozza. Bár már a vonat 1 perces késése esetén a késési kódok rögzítésre kerülnek, a MÁV Zrt. jelenlegi rendszere a személyszállító vonatokra 5 perc késést tekint ~~i~~ a vonatpontosság küszöbértékének (összhangban az UIC 450-2-es döntvényével), ami azt jelenti, hogy 5 perc késésig (a gyakorlatban 5 perc 59 másodperc) a vonat pontos értékelést kap. A tehervonatokra és egyéb vonatokra 30 perc késés a vonatpontossági hibahatár. A vonatkésési események rögzítésére és kódolásra a személyszállító vonatok tekintetében a Személyszállító Vonatok Menetrendszerúségének Információs és Értékelő Rendszerét (a továbbiakban: SZVM), tehervonatok tekintetében a Szállításiirányítási Rendszert (a továbbiakban: SZIR), a rendkívüli események rögzítésére és kódolásra pedig a Rendkívüli események nyilvántartási rendszert (a továbbiakban: RES) használják. A leközlakedtetés naplózása, valamint a késési kódok hozzárendelése a Pályahasználat Számlázási és Statisztikai Rendszer Naplózó Alrendszerében (a továbbiakban: FOR00)-ban történik. A kódolásra és rögzítésre alkalmazott meglévő rendszerek (SZVM, RES, SZIR) értékelési és elemzési funkcióit a FOR kiváltja.

A MÁV Zrt. Pályahasználat számlázási és statisztikai rendszerének FOR00 naplózó alrendszere a kiutalt menetvonaltól való eltérés esetén a mérési pontokon a késési kódok megadását követően engedélyezi csak az egyéb rögzítendő adatok rendszerbe történő bevitelét.

A mérési ponton rögzített késési kódokat a rendszer tárolja, azok a továbbiakban a felhasználók számára elérhetőek, megtekinthetőek a hozzá legközelebb eső mérési pontra továbbítja. Amennyiben a vonat a következő mérési pontra érkezésekor az előzőhöz képest nem szenvedett el további késést, késési események rögzítése nem történik, az előző mérési ponton rögzített késési kódok átvételre kerülnek, azokat megváltoztatni nem lehet.

A naplózó alrendszer nem kezeli a késések csökkentését. Amennyiben a vonat a már elszenvedett, rögzített késését a soron következő mérési pontra érkezve csökkenti, az érkezés ~~idejének dátumának~~ rögzítését követően a rendszerbe nem kerül dokumentálásra a késés csökkentéséért felelős fél, mivel az előző mérési ponton rögzített késéshez képest további pozitív eltérés a kiutalt menetvonalhoz viszonyítva nem keletkezett.

A MÁV Zrt. a VPE Kft. számára a Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatainak elvégzése érdekében az előzőekben ismertetett főkód alapján az UIC 450-2 döntvény szerinti kódot adja át.

b) A GySEV Zrt. jelenlegi rendszere

A b) pontban szereplő GySEV Zrt. mindenütt GYSEV Zrt-re lett javítva.

A melléklet 3. bekezdésétől kezdődően a GYSEV Zrt. mérési, kódolási rendszeréről szóló rész a következőképpen javítva:

A ~~T~~eljesítményösztönző ~~R~~endszer szempontjából kritikus fontosságú késési kódokat jelen állapot szerint a rendszer automatikusan igényli, amennyiben a tervtény adatok eltérése ~~személyvonatok esetében~~ legalább ~~16, teherszállító vonatok esetében pedig legalább 30~~ perc.

A GYSEV Zrt. kódolási rendszere az UIC 450-2 döntvényen alapul.

A késés növekedése esetén a percek száma növelhető, ~~de továbbá eseményenként, a késési percek megosztásával több késési ok kerülhet rögzítésre új kód hozzáadása esetén az előző ok felül lesz írva. A naplózásból kinyerhetőek maradnak a korábbi okok is. Eseményenként 1 kód adható meg.~~

~~Ennek a korlátnak a megszüntetése érdekében jelenleg folyik a rendszer fejlesztése.~~ A késés csökkenések kódokra bontásának kezelésére a rendszer jelenleg nem alkalmas.

A GYSEV Zrt. Által üzemeltetett vonalakon KÖFI (Központi forgalomirányítás) üzemel, melynek a vonatok érkezésére és indulására vonatkozó időadatai a VIHAR rendszerben elérhetők.

~~A GySEV Zrt. pályahálózatán KÖFI (Központi forgalomirányítás) üzemel, mely a Szombathely–Szentgotthárd vonal kivételével minden vonalat lefed. Ennek a rendszernek a segítségével a VIHAR rendszer automatikusan kapja meg az érkezési és indulási időadatokat.~~

2. 3. számú melléklet - A Teljesítményösztönző Rendszerben alkalmazott fogalmak definíciói

A mellékletben szereplő „teljesítményösztönző rendszer” kifejezések írásmódja javításra került a következőképpen: „Teljesítményösztönző Rendszer”.

A késés definícióján belül az a) elsődleges késés pont az alábbiak szerint módosult:

a) elsődleges késés: az a késés, amelynek közvetlen oka az adott, két vasúti társaság viszonyában bekövetkezett zavartatás, amelyhálózati zavar vonatkozásában valamelyik vasúti társaságnak bizonyítottan felróható

A késés definícióján belül a b) másodlagos késés pont az alábbiak szerint módosult:

b) másodlagos késés: az a késés~~edelem~~, amelynek oka az adott, két (vagy több) vasúti társaság viszonyában bekövetkezett elsődleges késés következménye.

A túréshatár definíciója az alábbi kiegészítéssel bővült:

A hálózaton termékcsopontonként meghatározott olyan nagyságú késés, amely esetén nem következik be pénzügyi hátrány alkalmazásának kötelezettsége. A túréshatárok perc alapúak, értékük egy percnél magasabb.

A Hálózathatár-pont definíciója és kifejezése az alábbiak szerint módosult:

Hálózathatár-pont (Külföldi hálózathatár pont, illetve Belföldi hálózathatár pont):

~~Belföldi n~~Nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatok kapcsolódási pontja.