

## 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 kiterjedhet:

- a vonat leközeledtetésének 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. Tűrőhatárok**

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

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.

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

A személyszállítási szegmens esetében a tűréshatár 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 tűréshatár érték kivonásával történik a Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó kalkuláció. A szegmenshez tartozó tűréshatár 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 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 biztosításáért 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
Túrérszám	t
	
Elszámolt <u>andó</u> 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	$\frac{x' / (y' + z' + w') * z'}{z' / (y' + w') * (x' / (1 + z' / (y' + w'))))}$
Pályahálózat-működtetőt terhelő arányosított percek száma	$\frac{x' / (y' + z' + w') * (y' + w')}{x' / (1 + z' / (y' + w'))}$

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~~eljesítményösztönző ~~R~~endszer 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 ~~t~~eljesítményösztönző ~~R~~endszer 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 ~~42-24~~ óras időtartamon belül az eredetileg kiutalt menetvonal alapján - a ~~T~~eljesítményösztönző ~~f~~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, <del>vagy lemondás nélkül és igénybevétel elmulasztásával</del>	<del>100</del> <u>30</u>

<a href="#">Lemondás nélkül és az igénybevétel elmulasztásával</a>
--

<a href="#">100</a>
---------------------

## 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 daráb 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 tűréshatáron 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:

$\Delta P$ : 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

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 belül 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 a 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 ~~ti~~ 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, megtekinthetőeket 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. 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, amely hálózati 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 ésedelem, 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 nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatok kapcsolódási pontja.