

**2012/2013. MENETRENDI ÉVRE VONATKOZÓ**

# **TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER**

**HATÁLYOS: 2012. december 09 00:00 órától 2013. december 07  
24:00 óráig**

## Tartalom

I.	A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya .....	4
II.	Jogszabályi háttér .....	5
III.	Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei.....	6
IV.	A Teljesítményösztönző Rendszer elemei.....	8
IV.1	A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága.....	8
IV.2	Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	13
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.....	23
V.3	A lemondási díjak .....	24
V.4	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	25
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.....	30
VII.3	A lemondási díjak .....	31
VII.4	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	31
VIII.	A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény .....	32
VIII.1	A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága	32
VIII.2	Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	32

VIII.3	A lemondási díjak .....	32
VIII.4	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	33
IX.	Elszámolás módja .....	34
IX.1	A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága	34
IX.2	Többségtérítési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	35
IX.3	Lemondási díjak.....	35
IX.4	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében) .....	35
X.	Viták ügyek kezelése, jogorvoslat.....	36
X.1	Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető – Hozzáférésre jogosultak között .....	36
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.....	43

## **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

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

### III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei

A Teljesítményösztönző Rendszer kiterjed:

- a vonat leközlekedtetésének 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 vasúton történő fuvarozás esetében a rugalmasságnak különösen jelentős szerepe van a közúti fuvarozással folytatott verseny okán. A Teljesítményösztönző Rendszer e célt is figyelembe véve kerül kialakításra.

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 tervezett 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 három termékcsoporthot különböztethetünk meg, személyszállító vonatokat, szerelvény vonatokat, illetve árutovábbító vonatokat, ezekhez eltérő tűréshatárok kerülnek megállapításra. A Teljesítményösztönző Rendszer a termékcsoporthok meghatározásakor a 2012/2013. évi Hálózati Üzletszabályzat 4.3.-2. számú



mellékletében feltüntetett (A,B) jelű vonatokat személyszállító vonatnak, a (C) jelű vonatokat szerelvény vonatnak, a (D,E) kategóriába sorolt vonatokat pedig árutovábbító vonatnak 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, a szerelvény, és az 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.

A személyszállítási szegmens esetében a tűréshatár 20 perc, szerelvény vonatoknál 30 perc, árutovábbítás esetén 60 perc.

### **d. Elszámolási pontok**

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

- végponti
- egyéb elszámolási pontok (különböző termékcsoporthoz tartozó esetében 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 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 ténytől 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.

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 szemben.

Példa:

1. számú táblázat

	perc
Késés elszámolási ponton	$x=y+z+v+w+q-c$
Elszámolási pontig felmerült összes késés	$u=y+z+v+w+q$
előbbiekből Pályahálózat-	y

működtetői okból felmerülő késés	
előbbiekből Hozzáférésre jogosult oldalán felmerülő késés	$z$
előbbiekből vis maior	$v$
előbbiekből nem kódolt	$w$
előbbiekből másodlagos	$q$
csökkenés	$c$
Tűrőhatár	$t$
	
Elszámolandó késések összesen	$x' = x - (t + v + q)$
Ha $x' > 0$	
	
ebből Pályahálózat-működtetői okból felmerülő késés	$y' = y / u * x'$
ebből Hozzáférésre jogosult oldalán felmerülő késés	$z' = z / u * x'$
ebből nem kódolt késés	$w' = w / u * x'$
	
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 hálózat-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 hálózat-hozzáférési díj 1 százaléka róható ki pénzügyi hátrányként.

## 2. számú táblázat

Pénzügyi hátrányok elszámolása az okozott késések bázisán

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.

A Teljesítményösztönző Rendszer elemeként fellépő többletfizetési kötelezettség elszámolása a vonat leközlekedtetésének 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 leközlekedtetett vonatok esetében kerülhet sor.

A 2012/2013-as 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, 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 megfizetni. Az e határidőt követően beérkező, és operatív módon leközlekedtetni 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.

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	5
24 órán belül	10

A többletfizetési kötelezettség elszámolásának módja:

Az alapszolgáltatási díj menetvonal biztosítási díj komponense után fizetendő, a 3. számú táblázatban meghatározott százalékos érték annak a pályahálózat-működtetőnek fizetendő, amelynek a pályahálózatán a menetvonal indulási állomása elhelyezkedik.

Az alapszolgáltatási díj közlekedtetési díj komponense után fizetendő, a 3. számú táblázatban meghatározott százalékos érték megoszlik az adott menetvonal által érintett pályahálózatokat üzemeltető pályahálózat-működtetők között.

Az érintett pályahálózat-működtetők az adott menetvonal esetén fizetendő közlekedtetési díjból az általuk üzemeltetett pályaszakaszra eső rész után számolják el a 3. számú táblázatban meghatározott többletfizetési százalékot.

A menetvonalak meghatározó mennyisége jelenleg 24 órán belüli igénylésként kerül benyújtásra, 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 leközlekedtetéséhez 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 (2012/2013. 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 leközlekedtethető, 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 leközlekedtetéséhez 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 (2012/2013. 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 órás 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 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.

#### Pályahálózat-működtetői kapacitásigénylés

A pályahálózat-működtető a hozzáférésre jogosult számára visszavonási díjat köteles fizetni, amennyiben az általa a vasúti pályahálózat üzemeltetése, fejlesztése, felújítása, karbantartása érdekében igényelt kapacitás VPE Kft-hez történő benyújtásának időpontja a tervezett igénybevétel kezdő időpontját megelőző 30. napon belül történik meg, a hozzáférésre jogosult kiutalt menetvonalával ütközik, amelyről az összehangolási eljárás keretében a hozzáférésre jogosult lemond a pályahálózat-működtető javára, ezáltal kötelezettséget vállalva a menetvonal igénylés visszavonására.

A korai pályahálózat-kapacitás foglalási igény nagy jelentőséggel bír a hozzáférésre jogosultak tervezéseiben, a személyszállítás során kötelező hirdetményezési eljárás során alkalmazandó szabályok betarthatóságában.



A visszavonási 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 visszavonási díj mértéke a hozzáférésre jogosult számára a VPE Kft. által már kiutalt, a pályahálózat-működtető kapacitás igénylése miatt visszavonandó menetvonal után fizetendő alapszolgáltatási díj 5 százaléka.

#### **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 a menetrendi év kezdetét követően igényelt menetvonalak meghatározó mennyisége jelenleg 24 órán belüli igénylésként kerül benyújtásra, így ezen időponton belül a menetvonal jelenleg új igény felmerülése esetén értékesíthetőnek tekinthető. A lemondási időszakok 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 közlekedés 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

Amennyiben a vonat a hozzáférésre jogosult érdekkörében felmerült okból a kiutalt menetvonal alapján csak részben kerül közlekedtetésre, a menetvonal fel nem használt részére jutó közlekedtetési díj 20 százaléka kerül lemondási díjként felszámításra.

A lemondási díjak elszámolásának módja:

Az alapszolgáltatási díj menetvonal biztosítási díj komponense után fizetendő, a 4. számú táblázatban meghatározott százalékos érték annak a pályahálózat-működtetőnek fizetendő, amelynek a pályahálózatán a lemondott, vagy le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonal indulási állomása elhelyezkedik.

Az alapszolgáltatási díj közlekedtetési díj komponense után fizetendő, a 4. számú táblázatban meghatározott százalékos érték megoszlik az adott menetvonal által terv szerint érintett pályahálózatokat üzemeltető pályahálózat-működtetők között.

Az érintett pályahálózat-működtetők az adott menetvonal esetén fizetendő közlekedtetési díjból az általuk üzemeltetett pályaszakaszra eső rész után számolják el a 4. számú táblázatban meghatározott lemondási százalékot.

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.

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

A 2012/2013-as 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

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettségek felszámítására kizárólag igénybevett szolgáltatások esetében kerülhet sor.

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.

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

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

A Teljesítményösztönző Rendszer keretein belül bevezetésre kerülő intézkedések esetében olyan mérhető célt kell kitűzni, amelynek megvalósulására a Teljesítményösztönző Rendszer intézkedése az előzetes várakozásoknak 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.

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 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.

Személyszállítás esetében a pontosság növekedésének kívánatos eredménye, hogy a hatályba lépést követő egy év alatt az érintett menetrendi év alatt leközelekedett, személyszállítás termékcsoportba tartozó menetvonalak átlagos végállomási késése

nem haladja meg a 20 percet. Az átlagos végállomási késés vizsgálata a pontossági elemzések során történik, termékcsopontonkénti bontásban.

Az árutovábbítás termékcsoport kapcsán a célkitűzés, hogy a termékcsoportba tartozó vonatkategóriák átlagos végállomási késése az egész menetrendi év átlagát tekintve alacsonyabb, mint 60 perc az ösztönző elem hatására.

Az egyes termékcsoportok/vonatkategóriák esetén a termékcsoportba/vonatkategóriába tartozó menetvonalak átlagos végállomási késése:

1. Az adott időszak alatt a vizsgált termékcsoporton/vonatkategórián belül leközeledett vonatok számának meghatározása.
2. A vizsgált termékcsoportban/vonatkategóriában közlekedett menetvonalak összes, a vizsgált időszak (menetrendi év) alatt keletkezett végállomási késésének összege.
3. A vizsgált termékcsoportba/vonatkategóriába tartozó menetvonalak átlagos végállomási késése a vizsgált időszak alatt:

2. pont / 1. pont

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.

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

A többletfizetési kötelezettség felszámítása következtében az azonnali menetvonal igénylések száma a Teljesítményösztönző Rendszer időbeli hatályával azonos menetrendi év alatt közlekedtetni kívánt összes menetvonal igényléshez viszonyított aránya nem haladja meg a 7 százalékot.

Az azonnali menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a 2012/2013. menetrendi év során:

1. A menetrendi év során közlekedtetni kívánt összes, a közlekedtetést megelőző 5. napon belül igényelt menetvonal igények számának meghatározása.
2. A menetrendi év során közlekedtetni kívánt összes menetvonal igénylés számának meghatározása.
3.  $1.\text{pont}/2.\text{pont} \cdot 100$

A visszavonási díjak következtében a pályahálózat-működtető által benyújtott kapacitás igények benyújtásának időpontja a tervezett igénybevétel kezdő napját megelőzően a menetrendi év során átlagosan a 30. napig megtörténik.

A kapacitás-igénylés átlagos benyújtási ideje a tervezett igénybevételt megelőzően

$$\Sigma(\text{a kapacitás tervezett igénybevételének kezdő időpontja} - \text{a kapacitás igénylésének időpontja}) / \text{kapacitás igénylések száma}$$

### **V.3 A lemondási díjak**

A menetvonal lemondási díjak következtében a lemondott menetvonalak lemondásának ideje a menetrendi év során a közlekedtetés időpontját megelőzően átlagosan a 60. napig megtörténik, ezáltal a kapacitás bővül. A



részben leközelekedtetett menetvonalak száma a Teljesítményösztönző Rendszer időbeli hatálya alatt összességében nem éri el a 4000 darabot.

A lemondás átlagos ideje a közlekedtetés időpontját megelőzően

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

#### **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 menetrendi év során a szolgáltatás igénybevétele megelőző átlag 8. napra vagy az elé terelni.

Az egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek, az igénybevételt megelőző átlagos igénylési időpontjának meghatározása:

1. A szolgálat megszakítás, és szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások esetén együttesen kerül értékelésre az igénylés időpontja, míg a tolatószemélyzet biztosítás igénylése előbbi kettőtől függetlenül, önállóan. Mindkét esetben az alábbiak szerint kerül meghatározásra az átlag érték:

$\Sigma(\text{a szolgáltatás tervezett igénybevételének időpontja} - \text{a szolgáltatás igénylésének időpontja})/\text{igénybe venni kívánt szolgáltatások száma}$

2. A szolgálat megszakítás, és szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások esetén együttesen kerül értékelésre a lemondás időpontja, míg a tolatószemélyzet biztosítás lemondás előbbi kettőtől függetlenül, önállóan. Mindkét esetben az alábbiak szerint kerül meghatározásra az átlag érték:

$\Sigma(\text{a szolgáltatás tervezett igénybevételének időpontja} - \text{a szolgáltatás lemondásának időpontja})/\text{lemondott szolgáltatások száma}$

## **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.

A magyarországi Teljesítményösztönző Rendszer az országhatár pontokat önállóan kezeli, a kapcsolódó külföldi pályahálózatról hozott késés másodlagos késésnek 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**

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 ponton rögzítettek szerint történik, míg a másik vasúti pályahálózatra átvitt késés másodlagos késés, nem tartozik a Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá.

Az országos nyílt hozzáférésű hálózatok egyéb nyílt hozzáférésű, illetve nem nyílt hozzáférésű hálózatokhoz való csatlakozásának kezelése a Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából:

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

Amennyiben a vonat az országos nyílt hozzáférésű hálózatról egyéb nyílt hozzáférésű, vagy nem nyílt hozzáférésű hálózatra távozik, az országos nyílt

hozzáférésű pályahálózat utolsó állomása az elszámolási pont, a további, egyéb nyílt hozzáférésű, illetve nem nyílt hozzáférésű hálózaton elszenvedett késéseket a Teljesítményösztönző Rendszer ebben az esetben nem kezeli.

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. csatlakozó állomásait a 2012/2013. menetrendi évre vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat 3.2.2-2. számú melléklete tartalmazza.

## **VII. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó feladatmegosztás**

### **VII.1 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága**

A vonat leközeledtetésének 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 a saját adataihoz való hozzáféréstől számított 15 napon belül él kifogás előterjesztési jogával, a pályahálózat-működtető kivizsgálja a reklamáció jogosságát, majd egyeztetést folytat le a hozzáférésre jogosulttal a reklamáció előterjesztésétől számított 9 napon belül. 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 hónap 10-ig megküldi a VPE Kft. számára elemzés céljából a hozzáférésre jogosultakkal egyeztetett, közösen elfogadott késési adatokat.

Amennyiben a hozzáférésre jogosult kifogást terjesztett elő és a kifogással kapcsolatos egyeztetésre az előterjesztéstől számított 9 napon belül nem kerül sor, és/vagy az egyeztetés e határidő alatt nem vezet eredményre, a hozzáférésre jogosult az egyeztetésre rendelkezésre álló 9 nap lejártát követő 15 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 követő hónap 10-ig kell azokat a pályahálózat-működtetőknek a VPE Kft. részére megküldeni.

A vitatott adatokat és az azokat tartalmazó menetvonalakra vonatkozó egyéb adatokat a pályahálózat-működtető továbbítja a VPE Kft. értékelő, elemző rendszerébe, annak érdekében, hogy azokat ne tekinthesse a rendszer le nem mondott, le nem közlekedtetett vonatoknak, majd az azokról történt megállapodást követően megküldi a VPE Kft. számára az egyeztetésen közösen elfogadott, javított késési adatokat a megegyezést követő hónap 10-ig.

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.

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.

## **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**

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.

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

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

## **VIII. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény**

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

### **VIII.1 A vonat leköszlekedtetésének 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**

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**

A visszavonási díjjal kapcsolatos információk a VPE Kft.-nél és a pályahálózat-működtetőnél is rendelkezésre állnak.

### **VIII.3 A lemondási díjak**

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

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
- Részlegesen leközlekedtetett 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**

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. 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.
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.
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.

A visszavonási díjakat a pályahálózat-működtető havonta a Teljesítményösztönző Rendszerből adódó fizetési kötelezettségekből hozzáférésre jogosultanként kivonja, és a számlamellékletben tételesen feltünteti.

## **IX.3 Lemondási díjak**

A lemondási díjakat a rendszerben meghatározott sávós eloszlás 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)**

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 sávós eloszlás szerint számlázza ki a hozzáférésre jogosultaknak a pályahálózat-működtető.

## **X. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat**

Két szint:

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

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

A pályahálózat-működtetőknek a vonat leközeledtetését követően 5 nap áll rendelkezésükre, hogy a leközeledtetésre 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 rögzítésétől számított 5. napot követően elektronikus úton hozzáférést biztosít a hozzáférésre jogosult részére a kódolás tekintetében, a hozzáférésre jogosult saját adatai vonatkozásában. Menetrendi hibára történt kódolás esetén a VPE Kft.-nek joga van a kódolás vitatására havonta, a tárgyhónapot követő hónap 20-ig. A VPE Kft. által vitatott kódolási eseményekre a pályahálózat-működtetőnek 7 napon belül van lehetősége írásban reagálni. Amennyiben a pályahálózat-működtető nem ismeri el a VPE Kft. által vitatott kódok indokoltságát, úgy a feleknek személyes egyeztetés keretében kell megállapodniuk a késések okáról és felelőséről. A Felek közötti személyes egyeztetésnek a pályahálózat-működtető válaszának VPE Kft. általi kézhezvételétől számított 10 napon belül meg kell kezdődnie. A hozzáférésre jogosultak a havi elszámolás kézhezvételét követő 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. A kifogás előterjesztési

lehetőségre meghatározott határidő jogvesztő, az elszámolásban szereplő késési adatok kifogás előterjesztés hiányában a későbbiekben már a vasúti igazgatási szerv előtt sem vitathatóak. Ezen a szinten csupán az 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 hónap 10-ig megküldi a VPE Kft. számára feldolgozás céljából a hozzáférésre jogosultakkal egyeztetett, közösen elfogadott késési adatokat. Amennyiben a hozzáférésre jogosult hibájára kódolt, egyeztetett késési adatok tekintetében a pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult között az a megállapodás születik a kifogás előterjesztését követően, hogy a késés menetrendi hibából adódott, azon túl, hogy a pályahálózat-működtető írásban megküldi a VPE Kft. számára a közösen elfogadott késési adatokat, írásbeli úton értesíti a VPE Kft-t az azonosított menetrendi hibáról, az érintett menetvonal, és késési adatok egyértelmű azonosításával.

A VPE Kft-nek az értesítés kézhezvételét követően esedékes menetrendi hibára kódolt késések vitatása során nyílik lehetősége e késési kódolások vitatására is, a korábban ismertetett eljárásrenddel azonos módon.

A jelen fejezetben elismertnek tekintendőként meghatározott késési adatok, továbbá a kifogással érintett késési adatok, amelyekről a hozzáférésre jogosult és a pályahálózat-működtető között megegyezés született, a későbbiekben nem vitathatóak egyik fél részéről sem, azokban módosulás semmilyen formában nem következhet be.

Amennyiben a hozzáférésre jogosult kifogást terjesztett elő és a kifogással kapcsolatos egyeztetésre az előterjesztéstől számított 9 napon belül nem kerül sor, és/vagy az egyeztetés ezen határidő alatt nem vezet eredményre, a hozzáférésre jogosult az egyeztetésre rendelkezésre álló 9 nap lejáratát követő 15 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.

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

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 a véglegesítést, érvényesítést követő hónap 10-ig a VPE Kft. rendelkezésére kell bocsátani.

## **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:

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 Teljesítményösztönző Rendszer módosítását legalább 30 nappal a hatálybalépése előtt hozza nyilvánosságra a honlapján.

(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 Teljesítményösztönző Rendszer mindenkor hatályos változatáról nyilvántartást vezet.

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

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.

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.

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

- a) a VPE Kft. köteles az egyeztetési lehetőség biztosítása érdekében a Teljesítményösztönző Rendszer módosításának tervezetét - annak közzétételét legalább 30 nappal megelőzően - honlapján nyilvánosságra hozni, egyidejűleg a nyilvánosságra hozatal tényéről a 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.

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

## **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 készítenie a Teljesítményösztönző Rendszer tervezetét.

A Teljesítményösztönző Rendszer tervezetének véleményezése, véglegesítése, közzététele

- (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 véleményezésére, észrevételeik megtételére. A Teljesítményösztönző Rendszer tervezetének nyilvánosságra hozataláról a VPE Kft. köteles az érintetteket elektronikus úton haladéktalanul tájékoztatni.



- (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.
- (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.

### **XIII.      Átmeneti rendelkezések**

Folyamatos adatszolgáltatás pályahálózat-működtetők részéről

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