

A módosítás a Nemzeti Közlekedési Hatóság EH/VA/NS/B/102/43/2012 iktatószámú végzése miatt vált szükségessé.

TÖRZSSZÖVEG

1. 1.3.1.2 Egyéb kapcsolódó jogszabályok

A pontban a hatályosság okán az alábbi pontosítások kerültek átvezetésre:

- ~~2009. évi LIX. törvény a Bernben 1980. május 09-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott 1999. június 03-án kelt jegyzőkönyv C Függelékének melléklete 2009. évi módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről,~~ helyett
- 2011. évi LXXX. törvény a Bernben 1980. május 09-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott 1999. június 03-án kelt jegyzőkönyv C függelékének melléklete 2011. évi módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről,
- ~~170/2002 (VIII.7.) Korm. rendelet a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SZMGSZ) kihirdetéséről, valamint a megállapodás kihirdetett módosításai,~~ helyett
- 2011. évi XXXVII. törvény a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SZMGSZ) és Mellékletei módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetben történő kihirdetéséről,
- ~~28/2003. (V. 8.) GKM rendelet a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezéséről és időszakos vizsgálatáról,~~ helyett
- 31/2010. (XII.23.) NFM rendelet a vasúti járművek üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos vizsgálatáról, és hatósági nyilvántartásáról,
- ~~32/2003. (V. 20.) GKM rendelet a vasúti járművezetők képzéséről, hatósági vizsgáztatásáról és szakképesítéséről,~~ helyett
- 19/2011. (V.10.) NFM rendelet a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállaló szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezet működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól,
- ~~36/2006. (VI. 21.) GKM rendelet a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról,~~ helyett
- ~~37/2006. (VI. 21.) GKM rendelet a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról,~~ helyett
- 30/2010. (XII.23.) NFM rendelet a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról,

2. 1.9.2.1 PATH COORDINATION SYSTEM (RNE PCS)

A pont szövegében a „vezérlevek” szó javításra került „vezérelvek”-re.

3. 2.2.3 Működési engedély

Az árutovábbítási (árufuvarozási, áruszállítási), személyszállítási és vontatási szolgáltatás, valamint a vasúti pályahálózat működtetése, működési engedélyhez kötött tevékenység. A működési engedély, illetve ideiglenes működési engedély kiadása, módosítása, felfüggesztése, visszavonása, a vasúti igazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozik. Működési engedélyt a vasúti igazgatási szerv honlapján található engedélyezési

formanyomtatványok kitöltésével és beadásával kell kérni. **A működési engedély megszerzéséhez a kérelmezőnek a működési engedély kiadási feltételei fennálltát igazoló, a jogszabályban meghatározott dokumentumokat is be kell nyújtania a vasúti igazgatási szerv részére.**

Valamely EGT-államban kiadott vasútvállalati működési engedély alapján működő társaság, amennyiben a Magyarország területén kíván nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot igénybe venni, a kapacitás iránti igényének benyújtását megelőzően legalább 30 nappal köteles erre vonatkozó szándékát írásban bejelenteni a vasúti igazgatási szerv részére az általa megállapított eljárásrend szerint a honlapján szereplő formanyomtatvány kitöltésével és beadásával. **A bejelentéshez mellékelnie kell a más EGT-államban kiadott működési engedélyt, valamint annak igazolását, hogy a kötelező baleseti kárfedezeti képességét biztosító szerződésének hatálya Magyarországra kiterjed.**

4. 2.4.1 A vasúti utasítások alkalmazásának kötelezettsége

A pontban az alábbi pontosítás került átvezetésre:

A felsorolt Utasítások közül az a-i h) pontokban szereplőket a közlekedési hatóság hagyja jóvá.

5. 4.5.1 Az eljárás leírása

A pont második bekezdése az alábbiak szerint módosult:

A vasúti pályahálózaton végzett **olyan** karbantartási, felújítási és fejlesztési munkák pályahálózat kapacitásigényét, **amelyek az érintett pályahálózat-szakaszon a vonatközlekedést akadályozzák vagy korlátozzák**, a pályahálózat-működtető jelen pontban rögzített eljárási rend szerint nyújtja be a VPE Kft.-hez. A karbantartási, felújítási és fejlesztési munkák várható hatásának bemutatását havonkénti aktualizálásával a VPE Kft. honlapján kell közzétenni.

6. 4.5.1.1 Vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítása a tervezett karbantartásokhoz, felújításhoz és fejlesztéshez

A pont szövege az alábbiak szerint módosult:

A vasúti pályahálózat **olyan** tervezett karbantartási, felújítási és fejlesztési munkáinak lehetővé tétele érdekében, **amelyek az érintett pályahálózat-szakaszon a vonatközlekedést akadályozzák vagy korlátozzák**, az ezek végrehajtásához szükséges valamennyi pályakapacitás igényt a pályahálózat-működtető az éves menetvonal-igénylések benyújtásának határidejéig, de legkésőbb az éves üzemi menetrend véglegesítését megelőző tizedik hét végéig nyújtja be a VPE Kft. részére a VPE Kft. menetvonal igénylő rendszerében, ennek elérhetetlensége esetén a 4.5.1.1 számú melléklet szerinti minta alapján írásban, levél formában, vagy faxon. Ezen igényeket a VPE Kft. az éves üzemi menetrendre vonatkozó szabályok alapján elégíti ki.

7. 4.5.1.2 Éves szinten nem tervezhető karbantartási, felújítási és fejlesztési munkákkal kapcsolatos kapacitás elosztási szabályok

A pont első bekezdése az alábbiak szerint módosult:

Az éves üzemi menetrend készítésének időszakában nem tervezhető **olyan** karbantartási, felújítási és fejlesztési munkák időtartamára, **amelyek az érintett pályahálózat-szakaszon a vonatközlekedést akadályozzák vagy korlátozzák**, a pályahálózat-működtető - a várható

bevételekiesésének és a már kiutalt menetvonalakkal összefüggő esetleges kártérítési kötelezettségének mérlegelésével - a VPE Kft.-től pályahálózat-kapacitást igényel a VPE Kft. menetvonal igénylő rendszerében, elérhetősége hiányában írásban, levél formában, vagy faxon, a 4.5.1.1 számú melléklet szerinti minta alapján. A VPE Kft. a benyújtott igény alapján - amennyiben az már kiutalt menetvonalakat is érint - kezdeményezi az adott vasúti pályaszakasz üzemi menetrendjének felfüggesztését, és az érintett igénylőkkel egyeztetett ideiglenes üzemi menetrendet készít. Az ideiglenes üzemi menetrendet a VPE Kft. úgy készíti el, hogy a lehető legkisebb mértékben legyen szükséges a már kiutalt menetvonalak módosítása.

A pont negyedik bekezdése az alábbiak szerint módosult:

A vizsgálat lefolytatását követően, ~~szükség szerint~~ **amennyiben** a pályahálózat működtetőjével, ~~illetve az általa benyújtott pályahálózat-kapacitást igényel~~ **már kiutalt menetvonalakat érint, a VPE Kft. a tanulmánymenetrendek alapján egyeztetési eljárást folytat le az összehangolási eljárás jogszabályban meghatározott eljárási szabályainak alkalmazásával a pályahálózat-működtető által benyújtott pályahálózat-kapacitást igényel ütköző menetvonalak tulajdonosaival, illetve a pályahálózat működtetőjével ütköző menetvonalak tulajdonosaival (együtt: érintett felek) a tanulmánymenetrendek alapján a VPE Kft. egyeztetési eljárást folytat le az összehangolási eljárás szabályai szerint.**

8. 6.1.2.3 Állomások hozzáférési díja személyszállító vonatok számára

A pontban az alábbi pontosítás kerül átvezetésre:

A csatlakozó-és határállomáson be-/kilépő forgalom esetében a legelső/legutolsó, belföldi pályahálózat-működtető által üzemeltetett állomás esetében kiinduló/végállomás használati díj kerül felszámításra, amennyiben a vonat az érintett állomáson megáll és az ~~5.3.4.1~~ **5.3.3.2** pontban meghatározott szolgáltatásokat igénybe veszi.

9. 6.4 Teljesítményösztönző rendszer

A pont kiegészítésre került az alábbiakkal:

A VPE Kft. a hálózati zavarok csökkentése és a vasúti közlekedési teljesítmények javítása érdekében teljesítményösztönző rendszert határoz meg, amelynek alapelvei a vasúti pályahálózat egészére vonatkozóan azonosak.

A pályahálózat-működtetőre és a hozzáférésre jogosultra is vonatkozó teljesítményösztönző rendszer elemei a hálózati zavart okozó tevékenységért kiszabott pénzügyi hátrányok, valamint a terv feletti teljesítményért járó pénzügyi előnyök. A pénzügyi hátrány egyértelműen a pályahálózat működtető vagy egy hozzáférésre jogosult által okozott hálózati zavarhoz kötődik.

A teljesítményösztönző rendszer a pályahálózat-működtetőre és a hozzáférésre jogosultra egymással arányos elemeket tartalmaz.

A VPE Kft. úgy határozza meg a teljesítményösztönző rendszer elemeinek mértékét és alkalmazásuk feltételeit, hogy a teljesítményösztönző rendszer működtetéséből származó anyagi előny a működtetés ráfordításaival arányos legyen, valamint a hálózati zavar okai azonosításának adminisztratív költsége ne haladja meg a hálózati zavar okozásáért kiszabott pénzügyi hátrányt.

A teljesítményösztönző rendszer figyelembe veszi az igényelttől eltérően felhasznált pályahálózat-kapacitást, valamint előnyben részesíti azokat a hozzáférésre jogosultakat, akik a menetrendszerűségi mértéket meghaladóan vették ténylegesen igénybe a pályahálózat-kapacitást. A teljesítményösztönző rendszer alapján meghatározott pénzügyi

előnyök és pénzügyi hátrányok a hálózat-hozzáférési díjak pénzügyi elszámolásának keretében is elszámolhatók, de azok a hálózati zavarokból származó károk rendezésébe nem vonhatók be.

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

A teljesítményösztönző rendszer kiterjed:

- 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).