

# A 2011/2012. MENETRENDI ÉVRE VONATKOZÓ TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER ÉVES HIPOTÉZIS VIZSGÁLATA

A Teljesítményösztönző Rendszer (a továbbiakban: TÖR) a vasúti pályahálózat zavarainak minimalizálására és teljesítményének javítására ösztönző rendszer, melynek alapelvei a vasúti pályahálózat egészére azonosak.

A TÖR a javulást ösztönző elemek segítségével kívánja elérni. A TÖR elemei minden esetben célhoz kötötten, az ösztönző elemek paraméterei pedig a kitűzött célokkal összhangban kerülnek meghatározásra.

A rendelkezésre álló adatok alapján a VPE Kft. minden menetrendi évet követően megvizsgálja az ösztönző elemek sikerességét, a célkitűzések elérését, azokból elemzést, kimutatásokat, összegzést készít, valamint az elért eredmények alapján javaslatot tesz az ösztönző elemek módosítására, az eredményekhez, az ösztönző hatás eléréséhez igazított paraméterek rögzítésére. A VPE Kft-nek az ösztönző elemek értékelésére vonatkozó tevékenységének eredményeit, valamint az ösztönző elemek módosítására irányuló javaslattevételeit tekintjük hipotézisvizsgálatnak, amelyek jelen dokumentumban kerülnek összefoglalásra.

Az adott évre vonatkozó TÖR (N. évi) a VPE Kft. mindig az éves menetvonal igények benyújtási határidejét megelőzően legalább 4 hónappal közzéteszi. Annak érdekében, hogy a közzétételkor a TÖR már tartalmazhassa a közzétételkor éppen aktuális menetrendi évi TÖR (N-2. évi) részleges tapasztalataiból, elemzéseiből következő változtatásokat, a VPE Kft. az éppen aktuális menetrendi évi TÖR már elmúlt háromnegyed éve alapján értékeli azt.

## A 2011/2012. MENETRENDI ÉVRE VONATKOZÓ TÖR ELEMEI, VALAMINT AZ ALKALMAZÁSUK ÁLTAL ELÉRNI KÍVÁNT CÉLOK, AMELYEK TELJESÜLÉSÉNEK VIZSGÁLATA A JELEN DOKUMENTUMBAN MEGTÖRTÉNIK

### 1. A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága ösztönző elem

*Az ösztönző elem hatására a pontossággal szemben támasztott elvárások a 2011/2012-es menetrendi évben:*

1. Személyszállítás esetében a pontosság növekedésének kívánatos eredménye, hogy a rendszer elemeinek értékeléséig, azaz a TÖR hatályba lépését követő egy éven belül a terv szerinti közlekedés\* mértéke 2 százalékkal javuljon. A terv szerinti közlekedés mértékének javulása elvárható mind az elővárosi, mind pedig a távolsági személyszállítás tekintetében.

2. Az árutovábbító vonatokkal szembeni elvárás a termékcsoporthoz tartozó közlekedésének 2 százalékos növekedése a rendszer hatálybalépését követő egy éven belül.

\*Terv szerinti közlekedés: A terv adatokhoz képest a TÖR által meghatározott tűrőhatárokon belüli közlekedés.

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

*Az ösztönző elem hatására a menetvonal igénylésekkel szemben támasztott elvárás a 2011/2012-es menetrendi évben:*

A nem operatív módon közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igények, illetve a közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a bázis évihez képest 5 százalékkal nő.

## **3. A lemondási díjak**

*Az ösztönző elem hatására a menetvonal lemondásokkal szemben támasztott elvárások a 2011/2012-es menetrendi évben:*

1. A menetvonal lemondási díjak következtében 30 százalékkal csökkenjen a le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a TÖR hatálybalépését követő egy éven belül, valamint
2. A menetvonalak lemondásának ideje a jelenlegi közlekedtetés időpontját megelőző átlag 17 nappal a közlekedtetés időpontját megelőző átlag 20 nappal növekedjen, ezáltal a kapacitás bővüljön.
4. **Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében)**

*Az ösztönző elem hatására a szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások, valamint a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatások igénylésével, illetve lemondásával szemben támasztott elvárások a 2011/2012-es menetrendi évben:*

Az alábbiakban tárgyalt négy ösztönző elem (szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások igénylését, valamint lemondását ösztönző elemek, továbbá a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatások igénylését, valamint lemondását ösztönző elemek) által kitűzött elvárás a szolgáltatások (szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése, tolatószemélyzet biztosítása) igénylésének, vagy az esetlegesen felmerülő lemondásuknak az időpontját a szolgáltatás igénybevételét megelőző 8. napra vagy az elé terelni.

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

Az ösztönző elem kialakításának előzményei:

A vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet 34. §. (4) bekezdése kimondja, hogy „A teljesítményösztönző rendszer figyelembe veszi az igényelttől eltérően felhasznált pályahálózat-kapacitást”.

A nemzetközi gyakorlatot, illetve a magyarországi késési adatokat is megvizsgálva, a pályahálózat-működtetőkkel előzetesen egyeztetve kerültek meghatározásra az ösztönző elem paraméterei a 2010/2011. menetrendi évre először, szem előtt tartva, hogy az ösztönző alkalmazása egyetlen piaci szereplő működését se nehezítse.

Az ösztönző elem a 2011/2012. menetrendi évre vonatkozóan a 2010/2011. menetrendi évi ösztönző paramétereivel azonos tényezőkkel került meghirdetésre, tekintve, hogy közzétételekor még nem állt rendelkezésre elemzés.

*Az ösztönző elem hatására a pontossággal szemben támasztott elvárások:*

1. Személyszállítás esetében a pontosság növekedésének kívánatos eredménye, hogy a rendszer elemeinek első értékeléséig, azaz a hatályba lépést követő egy éven belül a terv szerinti közlekedés mértéke 2 százalékkal javuljon. A terv szerinti közlekedés mértékének javulása elvárható mind az elővárosi, mind pedig a távolsági személyszállítás tekintetében.
2. A TÖR-rel szembeni elvárás az árutovábbító vonatok terv szerinti közlekedésének 2 százalékos növekedése a rendszer hatálybalépését követő egy éven belül.

### Hipotézisvizsgálat:

Az ösztönző elem értékelése során minden esetben csupán a menetrenddel rendelkező, nem azonnali menetvonalakat kell figyelembe venni.

1.1.a. Terv szerinti közlekedés értéke 2010. december 12. - 2011. december 10. (bázis időszak) közötti időszakban a személyszállítás esetén:

A MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével:

Bázis időszak	Személyszállítás termékcsoport		
	MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével	GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével	A GYSEV Zrt., illetve a MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan összesen, az azonnali menetvonalak kivételével
Összes leközeledett menetvonal a bázis időszakban (db)	1 164 331	64250	1228581
Tervszerűen leközeledett menetvonalak (túrészhatár értéken - 30 perc - belüli közlekedés) a bázis időszakban (db)	553 011	57124	610135
Tervszerűen leközeledett menetvonalak aránya a bázis időszakban (%)	47,5	88,91	49,66

Adatforrás: MÁV Zrt. adatszolgáltatása, valamint a VPE Kft. adatbázisa

1.1.b. Terv szerinti közlekedés értéke 2011. december 11. - 2012. december 08. (vizsgált időszak) közötti időszakban a személyszállítás esetén:

A MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével:

Vizsgált időszak	Személyszállítás termékcsoport	Vonatkegóriák		
		A	B	C
Összes leközlekedett menetvonal a vizsgált időszakban (db)	1050514	233258	752274	64982
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak (túrészhatár értéken - 30 perc - belüli közlekedés) a vizsgált időszakban (db)	970522	217201	726460	26861
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak aránya a vizsgált időszakban (%)	92,39	93,12	96,57	41,34

Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

A GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével:

Vizsgált időszak	Személyszállítás termékcsoport	Vonatkegóriák		
		A	B	C

Összes leközlekedett menetvonal a vizsgált időszakban (db)	88844	43536	42504	2804
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak (túrértéken - 30 perc - belüli közlekedés) a vizsgált időszakban (db)	77808	40022	36006	1780
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak aránya a vizsgált időszakban (%)	87,58	91,93	84,71	63,48

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

**A GYSEV Zrt., illetve a MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan összesen, az azonnali menetvonalak kivételével:**

Vizsgált időszak	Személyszállítás termékcsoport	Vonatkategóriák		
		A	B	C
Összes leközlekedett menetvonal a vizsgált időszakban (db)	1139358	276794	794778	67786
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak (túrértéken - 30 perc - belüli közlekedés) a vizsgált időszakban (db)	1048330	257223	762466	28641
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak aránya a vizsgált időszakban (%)	92,01	92,93	95,93	42,25

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

**Elvárás teljesülése (a bázis és a vizsgált időszak adatainak egymáshoz viszonyított eltérése) személyszállítás esetén, a MÁV Zrt, és a GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan együttesen:**

92,01%/49,66%\*100= 185,28%

Személyszállítás esetén a vizsgált időszak alatt (2011. december 11.- 2012. december 8.) a terv szerinti közlekedés mértéke a közlekedett vonatok tekintetében 85,28 százalékkal javult az előző évi azonos időszakra vonatkozó adatokhoz képest. A MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan a bázis időszaki adat a MÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján, míg a vizsgált időszaki érték a VPE Kft. adatbázisából lekérdezett adatok alapján került kiszámításra. A nagy eltérést a két időszak terv szerinti közlekedésében ez is okozhatja, így egyértelműen nem megállapítható, hogy mekkora javulás történt a személyszállítás termékcsoport terv szerinti közlekedésében. A MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan a 2012/2013. menetrendi évi TÖR hipotézisvizsgálatában lehet majd azonos adatforrásból gyűjtött adatok alapján elemzést végezni.

**A terv szerinti közlekedés területén elvárt 2 százalékos javulás teljesült.**

A személyszállító vonatokra vonatkozóan megállapítható, hogy a TÖR pontosság ösztönző eleme a 2011/2012. menetrendi év során elérte az elvárt hatását, a tervszerűen leközlekedett menetvonalak aránya a vizsgált időszakban személyszállítás esetén 92,01 százalék volt, amely érték kiemelkedően jónak tekinthető. A tervszerűen leközlekedett menetvonalak aránya azonban tovább javítható azonos kritériumok mellett, vagy a tervszerűen leközlekedettnek tekintendő vonatokra vonatkozó szabályozás szigorítása melletti azonos pontossági értékek elérése is elvárható.

**Egyéb megállapítások, a MÁV Zrt., valamint a GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan összesen:**

Vonatkategóriánként a vonatok átlagos késései a végállomáson 2011. december 11. és 2012. december 08. között:

Vonatkategória	Átlagos késési idő	Késett menetvonal (db)	Összes menetrendes menetvonal(db)
A	00:05:14	223441	276794
B	00:02:31	738498	794778
C	00:34:05	33776	67786

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**



A helyi személyszállító vonatok (A) magas százalékban (93,6%-ban) a meghatározott, 30 perces túréshatáron belüli késési idővel érték el a végállomást, esetükben nem hat ösztönzően a 30 perces túréshatár érték, mivel a személyszállító vonatok átlagban **5 perc 14 mp** késéssel érik el a végállomást.

Távolsági személyszállító vonatok (B) esetén az átlagos végállomási késés a vizsgált időszak alatt **2 perc 31 mp** volt.

#### JAVASLAT:

Az A és a B vonatkegóriába tartozó menetvonalak esetén ugyan alkalmazható volna az UIC 450-2-es számú döntvény által ajánlott túréshatár (5 perc) az ösztönző hatás elérése érdekében, tekintve, hogy az A kategóriában a vonatok átlag késése épphogy meghaladja, B kategória esetén pedig meg sem közelíti az 5 percet, azonban a drasztikus mértékű büntetések növekedésének elkerülése érdekében mégis a 2012/2013. menetrendi évinél alacsonyabb, de az UIC hivatkozott döntvényében meghatározottnál magasabb, **15 perces mértékű túréshatár rögzítése javasolt**. Az ösztönző elem paraméterei közül egyidejűleg többnek a megváltoztatása nem javasolt, mivel az együttes változtatások esetén nem vizsgálható egyértelműen, hogy adott esetben mely paraméter változása idézte elő az eredményekben történt változást. Egy esetleges drasztikus mértékű büntetésnövekedést előidéző paraméterváltoztatás esetén nem lehetne kiszűrni, hogy mely tényezőt szükséges módosítani vagy visszaállítani a korábban alkalmazottra.

**Szerelvényvonat, nosztalgiavonat (C):** esetükben alacsonyabb a terv szerinti közlekedés mértéke, átlagosan **34 perc 05 mp** a vonatkegóriába tartozó menetvonalak végállomási késése. Az ebben a kategóriában közlekedő menetvonalak majd fele késett.

#### JAVASLAT:

A C vonatkegóriába tartozó vonatok esetén az ösztönző hatás elérése érdekében hatásos lehet a **60 perc túréshatár értéként történő alkalmazása**. A kategóriában közlekedő szerelvényvonatok jelentős részének nincs közvetlen hatása a menetrendes, egyéb kategóriába tartozó menetvonalak menetrendszerűségére. A kategória eredményei azonban nagymértékben rontják a személyszállítás termékcsoport mutatóit a hipotézisvizsgálatban, ezért javasolt a **C vonatkegória többtől különálló kezelése** a TÖR-ben, ahogy az már a 2012/2013. menetrendi évben alkalmazásra is került.

1.2.a. Terv szerinti közlekedés értéke 2010. december 12. - 2011. december 10. közötti időszakban, árutovábbítás esetén:

Bázis időszak	Árutovábbítás termékcsoport		
	MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével	GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével	A GYSEV Zrt., illetve a MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan összesen, az azonnali menetvonalak kivételével
Összes leközeledett menetvonal a bázis időszakban (db)	192746	10682	203428
Tervszerűen leközeledett menetvonalak (túrészhatár értéken (60 perc) belüli közlekedés) a bázis időszakban (db)	24070	2445	26515
Tervszerűen leközeledett menetvonalak aránya a bázis időszakban (%)	12,49	22,89	13,03

**Adatforrás: a MÁV Zrt. adatszolgáltatása, valamint a VPE Kft. adatbázisa**

1.2.b. Terv szerinti közlekedés értéke 2011. december 11. - 2012. december 08. közötti időszakban, árutovábbítás esetén:

**MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével:**

Vizsgált időszak	Árutovábbítás termékcsoport	Vonatkegóriák	
		D	E
	<b>Összesen</b>		
Összes leközlekedett menetvonal a vizsgált időszakban (db)	114786	93517	21269
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak (tűréshatár értéken - 60 perc - belüli közlekedés) a vizsgált időszakban (db)	29363	20593	8770
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak aránya a vizsgált időszakban (%)	25,58	22,02	41,23

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

**GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan, az azonnali menetvonalak kivételével:**

Vizsgált időszak	Árutovábbítás termékcsoport	Vonatkegóriák	
		D	E
	<b>Összesen</b>		
Összes leközlekedett menetvonal a vizsgált időszakban (db)	11598	11088	510
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak (tűréshatár értéken - 60 perc - belüli közlekedés) a vizsgált időszakban (db)	2343	2163	180
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak aránya a vizsgált időszakban (%)	20,20	19,51	35,29

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

A GYSEV Zrt., illetve a MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan összesen, az azonnali menetvonalak kivételével:

Vizsgált időszak	Árutovábbítás termékcsoport	Vonatkegóriák	
		D	E
Összes leközlekedett menetvonal a vizsgált időszakban (db)	126384	104605	21779
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak (tűréshatár értéken - 60 perc - belüli közlekedés) a vizsgált időszakban (db)	31706	22756	8950
Tervszerűen leközlekedett menetvonalak aránya a vizsgált időszakban (%)	25,09	21,75	41,09

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

**Elvárás teljesülése (A bázis és a vizsgált időszak adatainak egymáshoz viszonyított eltérése) árutovábbítás esetén, a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan együttesen:**

$$25,09\% / 13,03\% * 100 = 192,56\%$$

Árutovábbítás esetén a vizsgált időszak alatt (2011. december 11.- 2012. december 08.) a terv szerinti közlekedés mértéke a közlekedett vonatok esetén majd a duplájára nőtt, az ösztönző elem a várakozásokat felülmúlva érte el a kívánt hatást. A MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan a bázis időszaki adat a MÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján, míg a vizsgált időszaki érték a VPE Kft. adatbázisából lekérdezett adatok alapján került kiszámításra. A nagy eltérést a két időszak terv szerinti közlekedésében ez is okozhatja, így egyértelműen nem megállapítható, hogy mekkora javulás történt a személyszállítás termékcsoport terv szerinti közlekedésében. A MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan a 2012/2013. menetrendi évi TÖR hipotézisvizsgálatában lehet majd azonos adatforrásból gyűjtött adatok alapján elemzést végezni.

A terv szerint leközlekedtetett árutovábbító vonatok számában elvárt 2 százalékos növekedés teljesült.

**Egyéb megállapítások a MÁV Zrt., valamint a GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan összesen:**

Vonatkegória	Átlagos késési idő	Késlett menetvonal (db)	Összes menetrendes menetvonal (db)
D	03:17:46	40139	104605

E	01:27:37	10875	21779
---	----------	-------	-------

Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

A **tehervonat, teherkocsi próbavonat (D)** vonatkategóriába tartozó vonatok átlagosan **3 óra 17 perc 46 mp** késéssel érték el a végállomást, amely jelentős mértékben túllépi a megállapított tűréshatár értéket. Esetükben mind az elért eredmények, mind az átlagos késések mértékét figyelembe véve a 2013/2014. menetrendi évben is ösztönzőleg hathat a 2012/2013. menetrendi évben alkalmazott tűréshatár érték.

**JAVASLAT:**

A D vonatkategória esetében továbbra is **javasolt a 60 perces tűréshatár érték alkalmazása.**

A vasútvállalati **mozdony-, személyzeti-, mozdonypróba- és vizsgavonat (E)** kategóriába tartozó menetvonalak száma a D kategóriába tartozóakhoz viszonyítva elenyésző, így a termékcsoport terv szerinti közlekedésének mértékében nem tudott meghatározó javulást elérni. Az E vonatkategóriában tartozó menetvonalak átlagos végállomási késése **1 óra 27 perc 37 másodperc** volt a 2011/2012. menetrendi év során.

**JAVASLAT:**

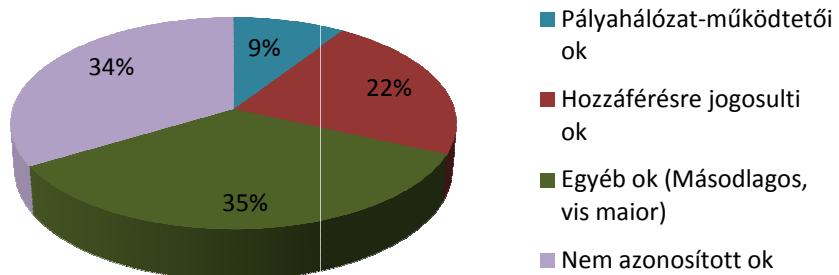
Az E vonatkategória esetében továbbra is **javasolt a 60 perces tűréshatár érték alkalmazása.**

A **pontosság ösztönző** elemhez kapcsolódó, a késési percek után fizetendő pénzügyi hátrány egységár alkalmazása változatlan, azaz **20Ft/perc egységár mértékben javasolt a 2013/2014. menetrendi évben is minden vonatkategória esetén.**

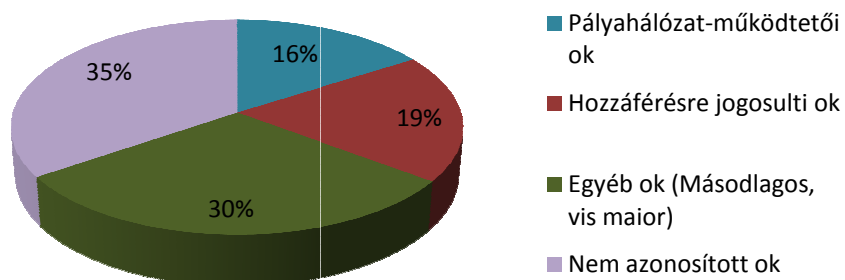
A **pontosság ösztönző** elem tekintetében az egyes termékcsoportokra vonatkozóan a terv szerinti közlekedés értékének előző évi azonos értékhez viszonyított javulásának célkitűzése helyett javasolt az átlagos végállomási késések csökkenésének célkitűzése a 2012/2013. menetrendi évben alkalmazotthoz hasonlóan.

**AZ EGYES VONATKATEGÓRIÁKBA TARTOZÓ VONATOKHOZ RÖGZÍTETT KÉSÉSI OKOK MEGOSZLÁSA**

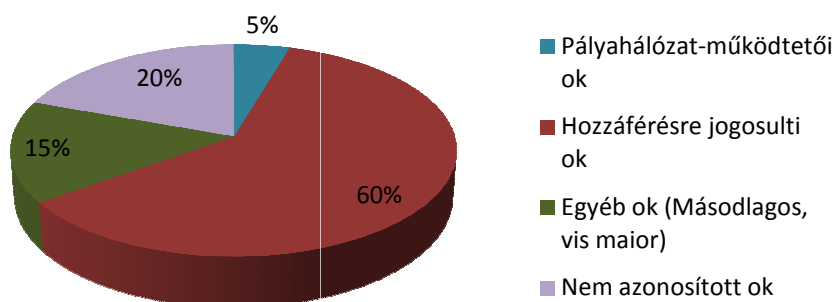
## A vonatkategória



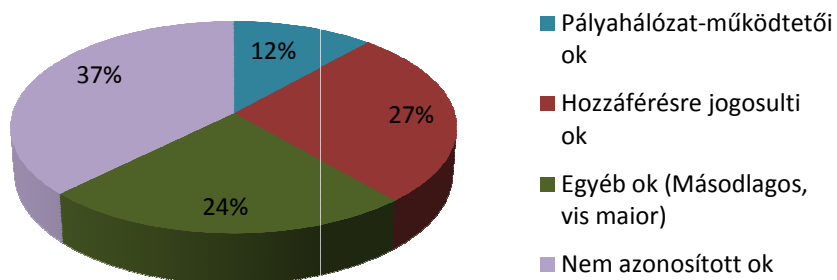
## B vonatkategória



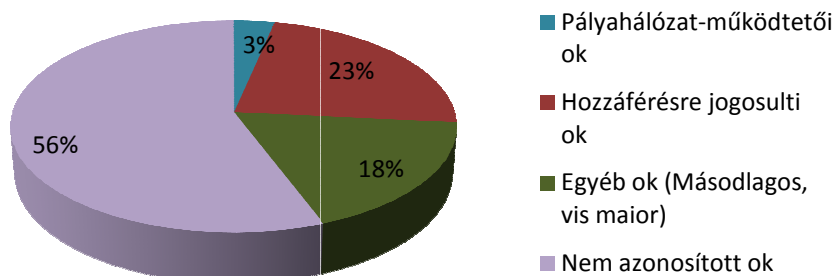
### C vonatkategória



### D vonatkategória



### E vonatkategória



A késési okok megoszlását szemléltető diagramokon jól látható, hogy függetlenül a vonatkategóriától, a késési okok meghatározó része másodlagos késési okként került rögzítésre. Az elszámolások során figyelmen kívül hagyott, nem azonosított ok szintén meghatározó százalékát adja a késéseknek.

Az A vonatkategória esetén a késések kb. egyharmadát okozták a hozzáférésre jogosultak és pályahálózat-működtetők. Ebből az egyharmad résznyi késésből, amely az összes késés pontosan 31 százalékát teszi ki a kategórián belül, a hozzáférésre jogosult 22 százaléknyi késés okozója, míg a pályahálózat-működtető 9 százaléknyi késésért felel. Ez az arány ellentétes eredményt tükröz összehasonlítva a 2010/2011. menetrendi évben rögzített késési megoszlással, ahol az A vonatkategória esetén az egyéb okokon kívül felmerülő késések majd két harmadát a pályahálózat-működtető okozta, az egyéb okokon kívüli késések harmada a hozzáférésre jogosult számára felróható okból adódott.

A B vonatkategória esetén az egyéb okokon kívül felmerült késéseken a pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult majd azonos mértékben osztozott a felelősségvállalás tekintetében, akárcsak a 2010/2011. menetrendi évben.

A C vonatkategória a többi kategóriától nagymértékben eltérő megoszlásokat mutat a késések felelősei tekintetében. A kategóriában felmerült késések 60 százalékban a hozzáférésre jogosult hibájából keletkeztek. A kategória esetén kiemelkedően alacsony, 5 százalék a pályahálózat-működtető számára felróható okból keletkezett késés. Az arány kiegyenlítettebb, mint a 2010/2011. menetrendi évben kapott eredmény volt. A 2010/2011. menetrendi évben a kategóriában keletkezett késések 93 százaléka a hozzáférésre jogosultakra került kódolásra, a pályahálózat-működtető a kategóriában felmerült késések csupán 1 százalékáért volt felelős a rögzített adatok alapján.

A D, és az E vonatkategóriákról elmondható, hogy esetükben az egyéb okokon kívüli késések nagyobb hányadát, D kategória esetén 70 százalékát, E kategória esetén 87 százalékát a hozzáférésre jogosult hibájából felmerült késési okként rögzítette a pályahálózat-működtető, míg a maradék, D kategória esetében az összes késés 12 százaléka, E vonatkategória esetén az összes késés 3 százaléka került a pályahálózat-működtetőnek felróható okból keletkezett késésként azonosításra.

A kimutatás alapján megállapítható, hogy problémát okoz a „további vizsgálat szükséges” késési okok valós felülvizsgálatának hiánya, a késési okok bennragadása a rendszerben. A problémát azonosítva a MÁV Zrt. felülvizsgálta a kódolási rendszerét, amelynek eredményeképpen 2013. január 1-től a MÁV Zrt. informatikai rendszerében nem lehetséges nem azonosított okot késések vonatkozásában rögzíteni. A 95-ös UIC kódú további vizsgálat szükséges késési ok alkalmazása a MÁV Zrt. rendszereiben megszűnt, így minden esetben a valós késési ok kell, hogy rögzítésre kerüljön.



## **2. Többlétfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében ösztönző elem**

Az ösztönző elem kialakításának előzményei:

A menetvonal késői igényléséért a TÖR megjelenését megelőzően is került többletdíj felszámításra a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak szabályok alapján, amennyiben a menetvonal igényét a hozzáférésre jogosult a tervezett közlekedtetés napja és a tervezett közlekedtetés napját megelőző negyedik munkanap 15:00 óra közötti időintervallumban nyújtotta be a VPE Kft-nek, és nem a katalógus menetvonalak közül igényelte a menetvonalát.

Az ösztönző elem, - tekintve, hogy nem költségalapon kalkulált díj került érte felszámításra, - a TÖR megjelenésével, átdolgozást, átgondolást követően átkerült a TÖR-be. Az ösztönző elemhez célkitűzés is meghatározásra került.

A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága ösztönző elem paraméterei a 2011/2012. menetrendi évre vonatkozóan a bázis évi ösztönző elem paramétereivel azonosan kerültek meghatározásra, tekintve, hogy a közzétételekor még nem állt rendelkezésre hipotézisvizsgálat, amely alapján új paraméterek kerülhettek volna rögzítésre.

*Az ösztönző elem hatására a menetvonal igénylésekkel szemben támasztott elvárás a 2011/2012-es menetrendi évben:*

A nem operatív módon közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igények, illetve a közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a bázis évihez képest 5 százalékkal nő.

*Hipotézisvizsgálat:*

2.a. A nem operatív módon közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igények, illetve a közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a **2010. december 12. - 2011. december 10.** közötti időszakban:

<b>Idősávok</b>	<b>A menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a bázis időszakban [%]</b>
legalább 5 nappal korábban+nem operatíván közlekedtetni kívánt igénylések	91,81
5 nap - 24 óra közötti	0,53
24 órán belül	7,66

<b>Idősávok</b>	<b>"A" vonatkategória menetvonal darabszám a bázis időszakban</b>	<b>"A" vonatkategória százalék a bázis időszakban</b>	<b>"B" vonatkategória menetvonal darabszám a bázis időszakban</b>	<b>"B" vonatkategória százalék a bázis időszakban</b>
legalább 5 nappal korábban+nem operatíván közlekedtetni kívánt	377 946	99,87	956 586	99,98

igénylések				
5 nap - 24 óra közötti	102	0,03	84	0,01
24 órán belül	378	0,10	117	0,01
Összesen	378 426		956 787	

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

Idősávok	"C" vonat kategória menetvonal darabszám a bázis időszakban	"C" vonat kategória százalék a bázis időszakban	"D" vonat kategória menetvonal darabszám a bázis időszakban	"D" vonat kategória százalék a bázis időszakban	"E" vonat kategória menetvonal darabszám a bázis időszakban	"E" vonat kategória százalék a bázis időszakban
legalább 5 nappal korábban+nem operatíván közlekedtetni kívánt igénylések	80 787	92,54	292 981	87,30	36 372	25,58
5 nap - 24 óra közötti	1 715	1,96	4 565	1,36	3 531	2,48
24 órán belül	4 798	5,50	38 038	11,33	102 285	71,94
Összesen	87 300		335 584		142188	

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

2.b. A nem operatív módon közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igények, illetve a közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a **2011. december 11. - 2012. december 08.** közötti időszakban:

Idősávok	A menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a vizsgált időszakban [%]
legalább 5 nappal korábban+nem operatíván közlekedtetni kívánt igénylések	93,47
5 nap - 24 óra közötti	0,30
24 órán belül	6,22

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

Idősávok	"A" vonatkegória menetvonal darabszám a vizsgált időszakban	"A" vonatkegória százalék a vizsgált időszakban	"B" vonatkegória menetvonal darabszám a vizsgált időszakban	"B" vonatkegória százalék a vizsgált időszakban
legalább 5 nappal korábban+nem operatíván közlekedtetni kívánt igénylések	491 186	99,85	1 094 337	99,97
5 nap - 24 óra közötti	66	0,01	60	0,01
24 órán belül	687	0,14	305	0,03
Összesen	491939		1094702	

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

Idősávok	"C" vonat kategória menetvonal darabszám a vizsgált időszakban	"C" vonat kategória százalék a vizsgált időszakban	"D" vonat kategória menetvonal darabszám a vizsgált időszakban	"D" vonat kategória százalék a vizsgált időszakban	"E" vonat kategória menetvonal darabszám a vizsgált időszakban	"E" vonat kategória százalék a vizsgált időszakban
legalább 5 nappal korábban+nem operatíván közlekedtetni kívánt igénylések	104 354	94,91	326 472	89,14	47 594	32,78
5 nap - 24 óra közötti	1 140	1,04	3 302	0,90	2 110	1,45
24 órán belül	4 461	4,06	36 468	9,96	95 506	65,77
Összesen	109955		366242		145210	

Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

Elvárás teljesülése (a bázis és a vizsgált időszak adatainak egymáshoz viszonyított eltérése):

<b>Időszakok</b>	<b>A menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a bázis időszakban [%]</b>	<b>A menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a vizsgált időszakban [%]</b>	<b>Összes megrendeléshez viszonyított arány változása a bázis évihez képest: (%)</b>
legalább 5 nappal korábban+ nem operatíván közlekedtetni kívánt igénylések	91,81	93,47	1,81
5 nap - 24 óra közötti	0,53	0,30	-43,40
24 órán belül	7,66	6,22	-18,80

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

A nem operatív módon közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igények, illetve a közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a bázis időszakhoz képest 1,81 százalékkal növekedett, ami nem éri el az elvárt 5százalékos javulást. A növekedés mértéke az előző hipotézisvizsgálatban értékelt bázis és vizsgált időszaki eltéréshez képest azonban a duplájára nőtt, tehát javuló tendenciát mutat. A javulás azonban a VPE Kft. katalógus menetvonal felajánló rendszerének működésbe lépésével is párhuzamba állítható.

Az azonnali menetvonal igénylések nagy számban történő megjelenésének piaci okai is lehetnek. A megrendelői oldal elvárásainak ad hoc jellegét a TÖR ösztönző elemei nem tudják eltéríteni, így feltételezhetően nem az ösztönző elem nem megfelelő paraméterei okozzák az elvártnál alacsonyabb mértékű javulást.

Az „E” vonatkategóriába tartozó menetvonalak esetén továbbra is a 24 órán belüli menetvonal igénylés mutatkozik a legjellemzőbbnek. Az ezen kategórián belül igényelt menetvonalak 65 százalékát az indulást megelőző 24 órán belül igényelték a hozzáférésre jogosultak a vizsgált időszakban. A 65 százalékos érték azonban már jóval a bázis időszaki adatok alatti érték, így megállapítható, hogy az „E” vonatkategória igénylési szokásainak tekintetében is javuló tendencia mutatkozik. A javulás részben a nagymértékben megnövekedett katalógus menetvonal igénybevételnek is köszönhető. Az „E” vonatkategória esetében a bázis évi katalógus menetvonal igénybevétel 6719 darab volt, ezzel ellentétben a vizsgált időszakban ez az érték 11.000 darab fölé emelkedett. A katalógus menetvonalak igénybevételének ugrásszerű növekedése minden vonatkategória tekintetében megfigyelhető.

A tendenciát, az elvárthoz képest alacsony mértékű javulást nem feltétlenül csupán a TÖR ösztönző elemei idézik elő. Az azonnali menetvonal igénylések nagyobb számban történő megjelenésének piaci okai is lehetnek, a megrendelői oldal elvárásainak ad hoc jellegét a TÖR ösztönző elemei nem tudják eltéríteni.

Az eredmények alapján javasolt lenne a 24 órán belüli menetvonal igénylés magasabb fokú szankcionálása annak érdekében, hogy az ösztönző elem által kitűzött cél megvalósuljon. A VPE Kft. azonban a hozzáférésre jogosultak által a 2010/2011. évi hipotézisvizsgálat során jelzettekre, valamint a várható piaci hatásokra tekintettel eltekint az említett elem százalékos értékének növelésétől, azt a 2012/2013. menetrendi évi TÖR-ben meghirdetett értéken alkalmazza a 2013/2014. menetrendi évben. (Az ösztönző elem módosítása egyebekben kizárólag a lemondási díjak ösztönző elem együttes vizsgálatával, esetleges módosításával lehetséges.)

Az ösztönző elem 2013/2014. menetrendi évre azonosított célja, azon túl, hogy a megrendeléseket, illetve a lemondásokat a közlekedtetést megelőző 5 napon túlra szorítsa, az, hogy az 5 napon belüli menetvonal lemondások száma csökkenjen.

A túl magas többletfizetési kötelezettség értékek a menetvonal igénylés időpontjának függvényében, valamint a változatlanul hagyott lemondási díjak azt a piaci magatartást idéznék elő, hogy a hozzáférésre jogosultak biztos paraméterek nélkül is inkább



igényelnének korábban, azaz a többlet fizetési kötelezettséggel sújtott időszavakon kívül menetvonalakat, és mondanák le azokat a lemondási díj fizetési kötelezettséget jelentő időszávon belül, minthogy megvárják, míg biztosan ismertté válik a megrendelői elvárás a menetvonal paramétereivel kapcsolatban, és ezáltal a többletfizetési időszávon belül igényeljük meg a szükséges menetvonalakat. A felvázolt magatartás elkerülése érdekében szükséges a lemondási díjak mértékének együttes vizsgálata a többletfizetési kötelezettség mértékével.

#### JAVASLAT:

A 2013/2014. menetrendi évi TÖR a többletfizetési kötelezettség ösztönző elem, illetve a lemondási díj ösztönző elem a százalékok tekintetében a 2012/2013. menetrendi évi TÖR-ben szerepeltetett paraméterekkel kerül meghirdetésre. A 2012/2013. menetrendi év folyamán a VPE Kft. az érintettek bevonásával megvizsgálja a pályahálózat-működtető tevékenységét, valamint a hozzáférésre jogosultak tevékenységét ösztönző elemek közötti egyensúly megteremtésének lehetőségeit, új ösztönző elemeket dolgoz ki. Az új ösztönző elemek kidolgozása során felülvizsgálatra kerülnek a már a TÖR-ben szereplő ösztönző elemek is, továbbá a jelen hipotézisvizsgálatban rögzített észrevételek, javaslatok is figyelembevételre kerülnek.

A többletfizetési kötelezettség ösztönző elem paraméterei a 2013/2014. menetrendi évre az alábbiak szerint kerülnek közzétételre az említett TÖR felülvizsgálat hiányában:

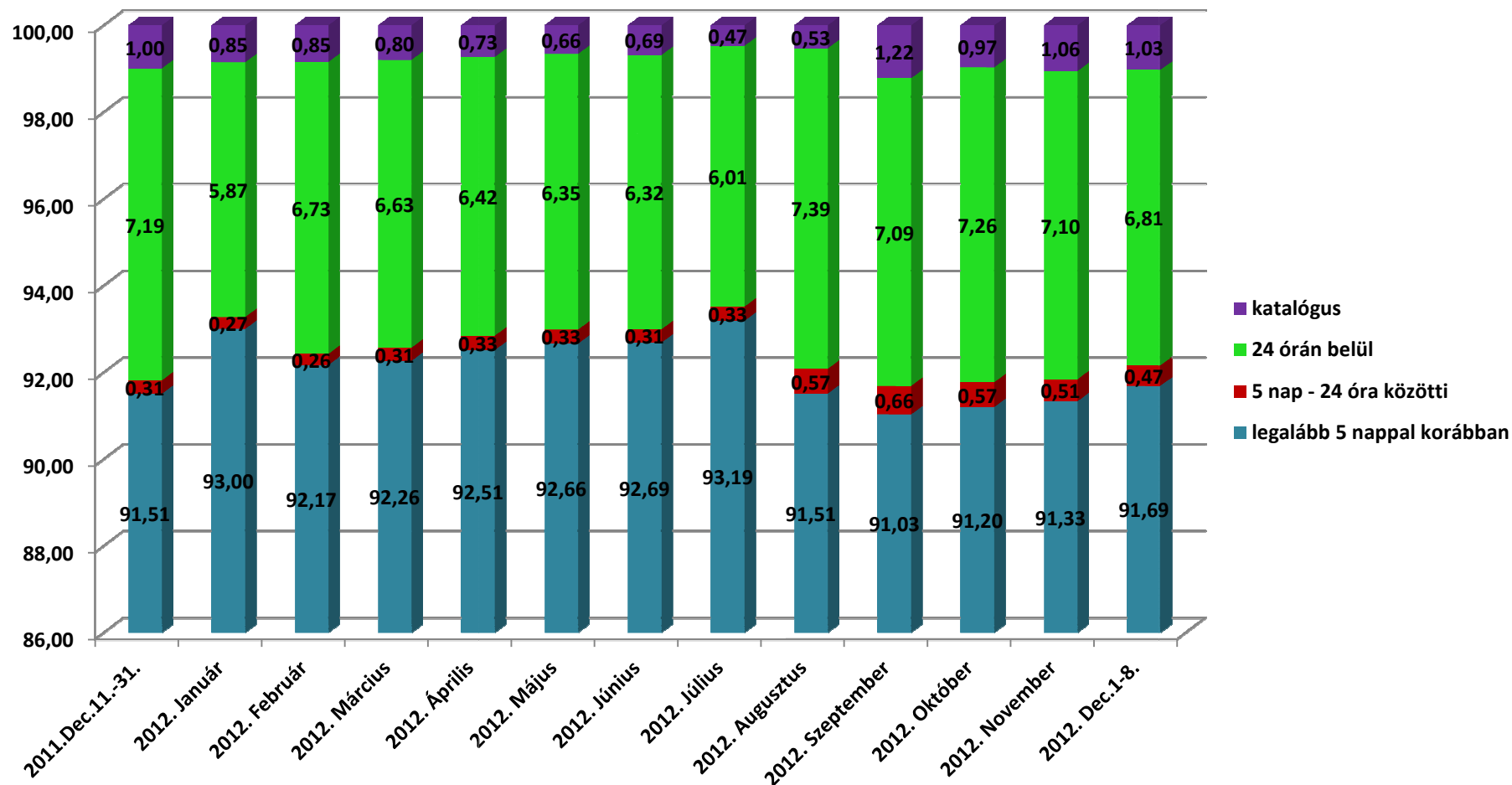
A többletfizetési kötelezettség mértéke a menetvonal igény benyújtásának időpontjától függően

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

Az ösztönző elem egyéb paramétereinek a 2013/2014. évi TÖR-ben korábban meghirdetettek szerinti alkalmazása javasolt.

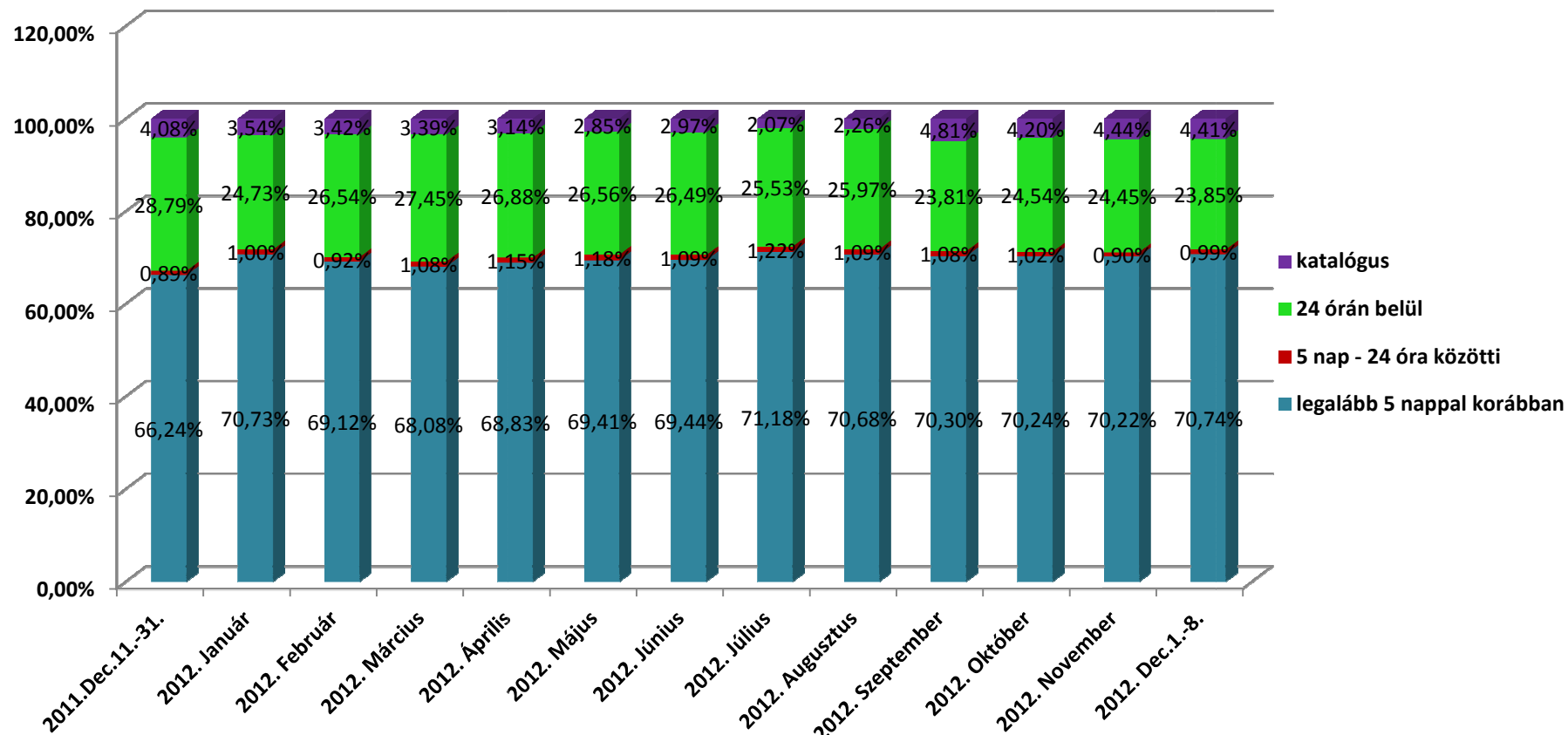
TENDENCIA A TÖR 11-12-ES MENETRENDI ÉVI MŰKÖDÉSE SORÁN:

A,B,C,D,E vonatkategóriák menetvonal megrendeléseinek idősávok szerinti megoszlása (%)



Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

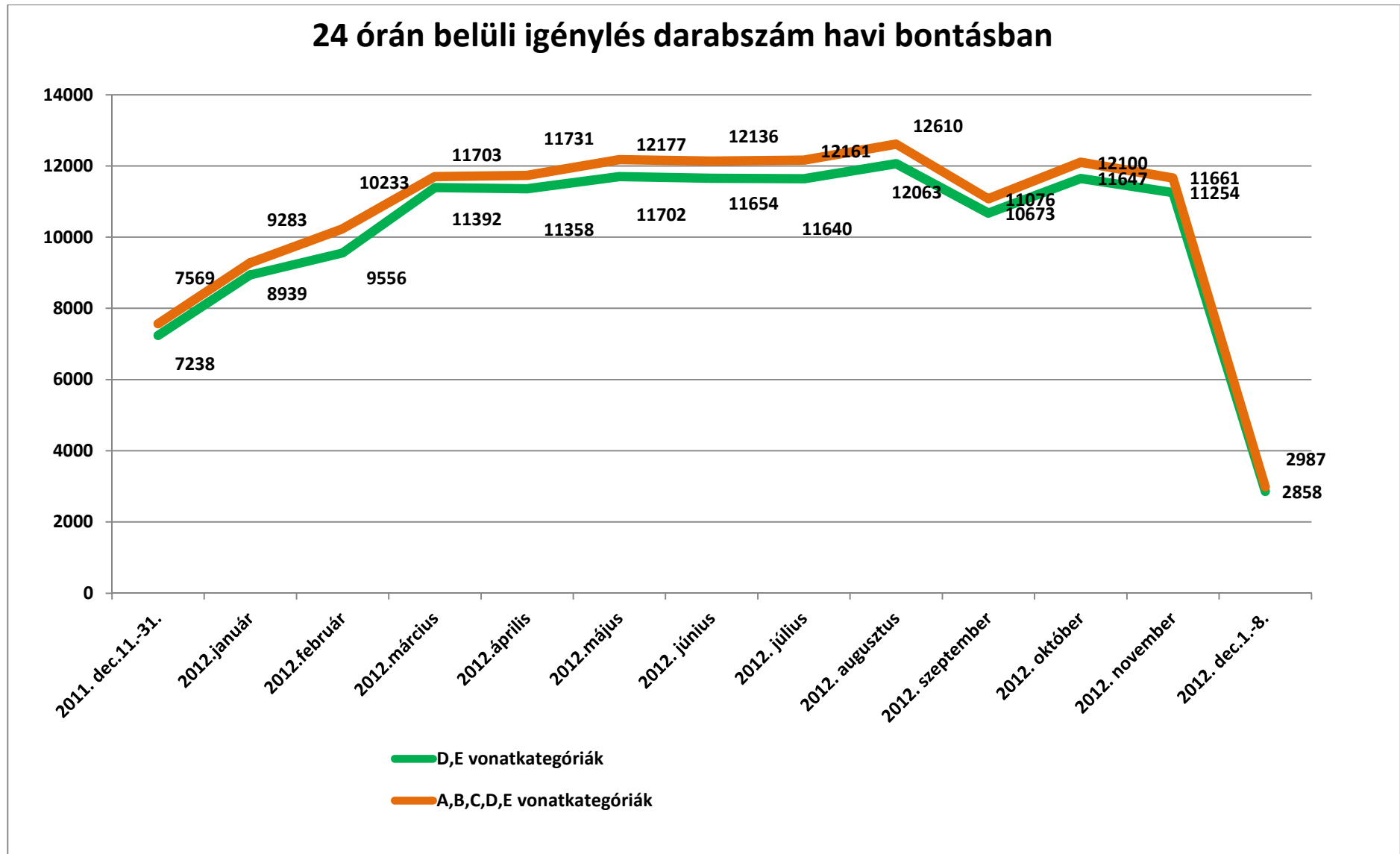
### D,E vonatkategóriák menetvonal megrendeléseinek időszavok szerinti megoszlása



Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

A D és E vonatkategória tekintetében magas a 24 órán belüli igénylés darabszám aránya az összes, D és E kategóriában igényelt menetvonal darabszámhoz viszonyítva, azonban a 2010/2011. menetrendi évi TÖR-ről készített hipotézisvizsgálatban rögzített adatokhoz viszonyítva nagymértékű javulás mutatkozott, továbbá a katalógus menetvonal igénylés arányaiban növekedett. A jelen vizsgálat részét képező két diagramot együttesen vizsgálva megállapítható, hogy a közlekedtetést megelőzően legalább 5 nappal korábban igényelt menetvonalak aránya - az összes kategóriában igényelt menetvonalakat figyelembe véve - a személyszállítás termékcsoport hatására mutat 90 százalék körüli értékeket.

## 24 órán belüli igénylés darabszám havi bontásban



Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

A 24 órán belüli igénylés darabszám szerinti havi bontást szemléltető ábra egyértelműen azt mutatja, hogy a közlekedtetést megelőző 24 órán belüli igénylések darabszámának nagy hányadát az áruszállítás termékcsoportba tartozó menetvonal igénylések teszik ki.

### 3. A lemondási díjak ösztönző elem

Az ösztönző elem kialakításának előzményei:

A menetvonal késői lemondásáért a TÖR megjelenését megelőzően is lemondási díj került felszámításra a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak alapján, amennyiben a menetvonal lemondását a hozzáférésre jogosult a tervezett közlekedtetés napját megelőző negyedik munkanap 15:00 óráját követően nyújtotta be a VPE Kft-nek, és nem vis major, vagy egyéb rendkívüli esemény miatt kényszerült a hozzáférésre jogosult a menetvonal lemondására.

Az ösztönző elem, tekintve, hogy nem költségalapon kalkulált díj került érte felszámításra, a TÖR megjelenésével átdolgozást, átgondolást követően átkerült a TÖR-be. Az ösztönző elem mellé célkitűzés is meghatározásra került.

Az ösztönző elem paraméterei a 2011/2012. menetrendi évre vonatkozóan a 2010/2011. menetrendi évi ösztönző elem paramétereivel azonosként kerültek meghirdetésre, tekintve, hogy a közzétételekor még nem állt rendelkezésre hipotézisvizsgálat, amely alapján új paraméterek kerülhettek volna rögzítésre.

*Az ösztönző elem hatására a menetvonal lemondásokkal szemben támasztott elvárások a 2011/2012-es menetrendi évben:*

1. A menetvonal lemondási díjak következtében 30 százalékkal csökkenjen a le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a TÖR hatálybalépését követő egy éven belül, valamint
2. A menetvonalak lemondásának ideje a jelenlegi közlekedtetés időpontját megelőző átlag 17 nappal a közlekedtetés időpontját megelőző átlag 20 napra növekedjen, ezáltal a kapacitás bővüljön.

*Hipotézisvizsgálat:*

3.1.a. Le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a **2010. december 12. - 2011. december 10.** közötti időszakban:

MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan:

A bázis időszakra vonatkozó le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak adatai	
Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (személyszállítás darab)	Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (árutovábbítás darab)
4203	8138

**Adatforrás: MÁV Zrt. adatszolgáltatása**

GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan:

Abázis időszakra vonatkozó le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak adatai	
Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (személyszállítás darab)	Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (árutovábbítás darab)
32932	2754

**Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa**

A GYSEV Zrt. esetében a személyszállítás termékcsoportban le nem mondott, le nem közlekedtetett magas menetvonal darabszámot vélhetően az okozta, hogy a GYSEV Zrt. pályahálózatán csupán érintőlegesen közlekedő vonatok tekintetében a vizsgált időszak alatt a GYSEV Zrt. nem rögzített közlekedési tényadatokat, így a VPE Kft. informatikai rendszere azokat le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalakként azonosította. Emiatt a GYSEV Zrt. adatait jelen elemzés figyelmen kívül hagyja, azok csak tájékoztatóként kerültek feltüntetésre.

Magyarországi nyílt hozzáférésű pályahálózatra vonatkozóan összesen:

bázis időszakra vonatkozó le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak adatai	
Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (személyszállítás darab)	Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (árutovábbítás darab)
37135	10892

**Adatforrás: Pályahálózat-működtetők adatszolgáltatása**

3.1.b. Le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a **2011. december 11. - 2012. december 08.** közötti időszakban:



MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan:

A vizsgált időszakra vonatkozó le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak adatai	
Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (személyszállítás darab)	Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (árutovábbítás darab)
4232	3594

**Adatforrás: MÁV Zrt. adatszolgáltatása**

GYSEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan:

A vizsgált időszakra vonatkozó le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak adatai	
Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (személyszállítás darab)	Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (árutovábbítás darab)
0	2873

**Adatforrás: GYSEV Zrt. adatszolgáltatása**

Magyarországi nyílt hozzáférésű pályahálózatra vonatkozóan összesen:

A vizsgált időszakra vonatkozó le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak adatai	
Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (személyszállítás darab)	Le nem mondott, le nem közlekedett menetvonal (árutovábbítás darab)
4232	6467

**Adatforrás: Pályahálózat-működtetők adatszolgáltatása**

**Elvárás teljesülése (a bázis és a vizsgált időszak adatainak egymáshoz viszonyított eltérése) a le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak számára vonatkozóan a MÁV Zrt. pályahálózatán önállóan:**

A GYSEV Zrt. 2010/2011. menetrendi évre vonatkozó adatait a jelen elemzés figyelmen kívül hagyja, tekintve, hogy a bázis időszakban a GYSEV Zrt. nem rögzített közlekedési tényadatokat, így a VPE Kft. informatikai rendszere azokat le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalakként azonosította.

A vizsgálat az előbbieken rögzítettek miatt tehát kizárólag a MÁV Zrt. adataira terjed ki.

A le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a MÁV Zrt. pályahálózatán összességében a 2011/2012. menetrendi év alatt az előző év azonos időszakának adataihoz viszonyítva csökkent. A személyszállító termékcsoportban a le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak száma nem csökkent, csupán az árutovábbítás termékcsoport csökkenése érte el a kívánt mértéket. A bázis időszakban le nem mondott, le nem közlekedett árutovábbító vonatok számához képest a MÁV Zrt. pályahálózatán 56 százalékkal csökkent a vizsgált időszakra vonatkozó azonos érték.

Személyszállítás esetén a le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak száma majd azonos maradt a bázis évivel.

Együttesen vizsgálva a két termékcsoportot, az elvárás teljesült. A le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak száma a bázis évihez képest a MÁV Zrt. tekintetében 37 százalékkal csökkent, ami az elvárás teljesítését, illetve annak túlteljesítését jelenti.

Az ösztönző elem elérte a hatását a vizsgált célkitűzés tekintetében.

***A menetrendi év kezdetét megelőzően beadott menetvonal lemondások figyelmen kívül hagyása esetén a lemondott menetvonalak átlagos lemondási ideje:***

3.2.a. A menetvonalak lemondásának átlagos ideje a közlekedtetés időpontjához viszonyítva a 2010. december 12. - 2011. december 10. közötti időszakban:

**A menetvonalak lemondásának átlagos ideje a közlekedés időpontjához viszonyítva, a bázis időszakban (a VPE Kft. adatbázisa alapján):  
83 nap 12:30:33**

Bázis időszak		
Vonatkategória	Átlag lemondási idő	Db menetvonal
A	65 nap 24:56:57.	116852
B	112 nap 20:02:02.	194699
C	58 nap 29:49:54.	5796
D	66 nap 29:21:57.	182439
E	11 nap 09:07:46.	7631

Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

3.2.b. A menetvonalak lemondásának átlagos ideje a közlekedtetés időpontjához viszonyítva a 2011. december 11. - 2012. december 08. közötti időszakban:

A menetvonalak lemondásának átlagos ideje a közlekedés időpontjához viszonyítva, a vizsgált időszakban (a VPE Kft. adatbázisa alapján):  
85 nap 24:11:16

Vizsgált időszak		
Vonatkategória	Átlag lemondási idő	Db menetvonal
A	76 nap 17:55:27	284973
B	108 nap 22:53:15	426248
C	91 nap 25:39:38	55374
D	59 nap 11:55:55	242461
E	39 nap 08:18:08	19912

Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

*A menetrendi év kezdetét megelőzően beadott menetvonal lemondások figyelembevétele esetén a lemondott menetvonalak átlagos lemondási ideje:*

3.2.c. A menetvonalak lemondásának átlagos ideje a közlekedtetés időpontjához viszonyítva a 2010. december 12. - 2011. december 10. közötti időszakban:

A menetvonalak lemondásának átlagos ideje a közlekedés időpontjához viszonyítva, a bázis időszakban (a VPE Kft. adatbázisa alapján):  
106 nap 18 óra 58 perc

Bázis időszak		
Vonatkategória	Átlag lemondási idő	Db menetvonal
A	95 nap 20:35:18	142026
B	122 nap 23:42:01	213122
C	58 nap 30:28:56	5879
D	102 nap 21:46:11	240315

Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

3.2.d. A menetvonalak lemondásának átlagos ideje a közlekedtetés időpontjához viszonyítva a 2011. december 11. - 2012. december 08. közötti időszakban:

A menetvonalak lemondásának átlagos ideje a közlekedés időpontjához viszonyítva, a vizsgált időszakban (a VPE Kft. adatbázisa alapján):

119 nap 18 óra 56 perc

Vizsgált időszak		
Vonatkategória	Átlag lemondási idő	Db menetvonal
A	121 nap 17:45:19	396401
B	129 nap 22:43:37	504136
C	108 nap 16:28:34	65930
D	108 nap 22:05:15	348534
E	58 nap 08:57:53	22375

Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

**Elvárás teljesülése (a bázis és a vizsgált időszak adatainak egymáshoz viszonyított eltérése) a menetvonalak átlagos lemondási idejére vonatkozóan (menetrendi évet megelőzően benyújtott lemondások figyelmen kívül hagyása esetén):**

A menetvonalak lemondásának ideje a 2010/2011. menetrendi évben a közlekedtetés időpontját megelőző átlag 83 nap volt, míg a 2011/2012. menetrendi év tekintetében ez az érték átlag 85 napra nőtt. A menetvonal lemondások átlagos ideje jóval az elváráson felüli értéket mutat, továbbá ennek ellenére javult a lemondási ideje a menetvonalaknak, a közlekedtetés időpontjához képest átlagosan még korábbi időpontban mondták le a hozzáférésre jogosultak a menetvonalait, mint a 2010/2011. menetrendi évben. Összességében elmondható, hogy az elvárt, átlagosan 20 nappal a közlekedtetést megelőzően történő lemondásokat túlszárnyalva, átlagosan 85 nappal a közlekedtetés tervezett idejét megelőzően mondják le a hozzáférésre jogosultak a menetvonalait.

**Elvárás teljesülése (A bázis és a vizsgált időszak adatainak egymáshoz viszonyított eltérése) a lemondott menetvonalak átlagos lemondási idejére vonatkozóan (menetrendi évet megelőzően benyújtott lemondások figyelembe vétele esetén):**

A menetvonalak lemondásának ideje a 2010/2011. menetrendi évre vonatkozóan a közlekedtetés időpontját megelőző átlag 106 nap volt, míg a 2011/2012. menetrendi év tekintetében ez az érték átlag 119 napra növekedett. Az ösztönző elem értékelése során nem javasolt a menetrendi év kezdetét megelőzően benyújtott menetvonalak figyelembe vétele, azok torzítják az eredményeket.

Az ösztönző elem által elért eredményekre valószínűsíthetően a piaci szokások, igények is hatással voltak, nem tulajdonítható kizárólag az ösztönző elem hatásának az elért pozitív eredmény.

#### JAVASLAT:

Az ösztönző elemet önmagában tekintve javasolt lenne változtatások nélkül továbbra is alkalmazni, mivel az elérte a kitűzött célt. Az ösztönző elem módosítása egyebekben kizárólag a többletfizetési kötelezettség ösztönző elem együttes vizsgálatával, esetleges módosításával lenne lehetséges.

A lemondási díj ösztönző elem paraméterei a 2013/2014. menetrendi évre az alábbiak szerint kerülnek közzétételre:

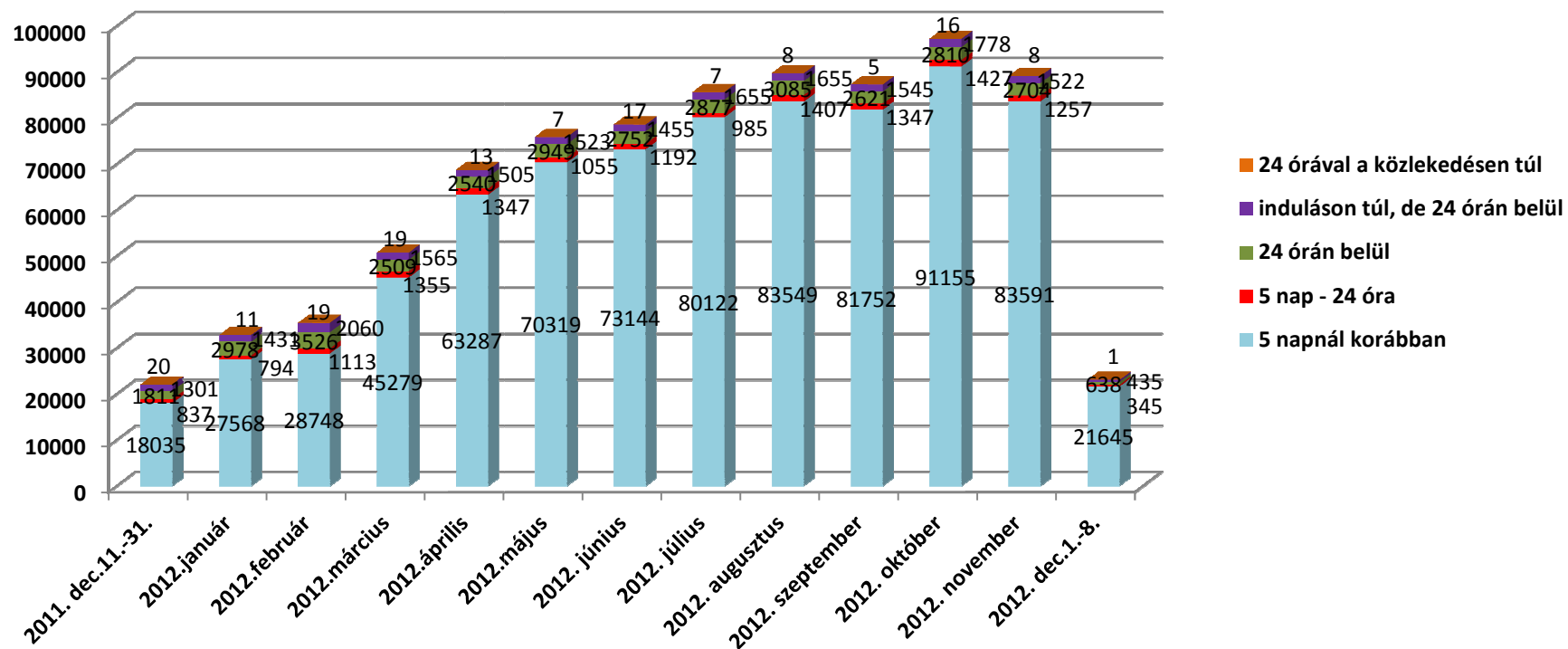
Lemondási díjak a lemondás időpontjának függvényében:

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

Az ösztönző elem egyéb paramétereinek a 2012/2013. évi TÖR-ben meghirdetettek szerinti alkalmazása javasolt.

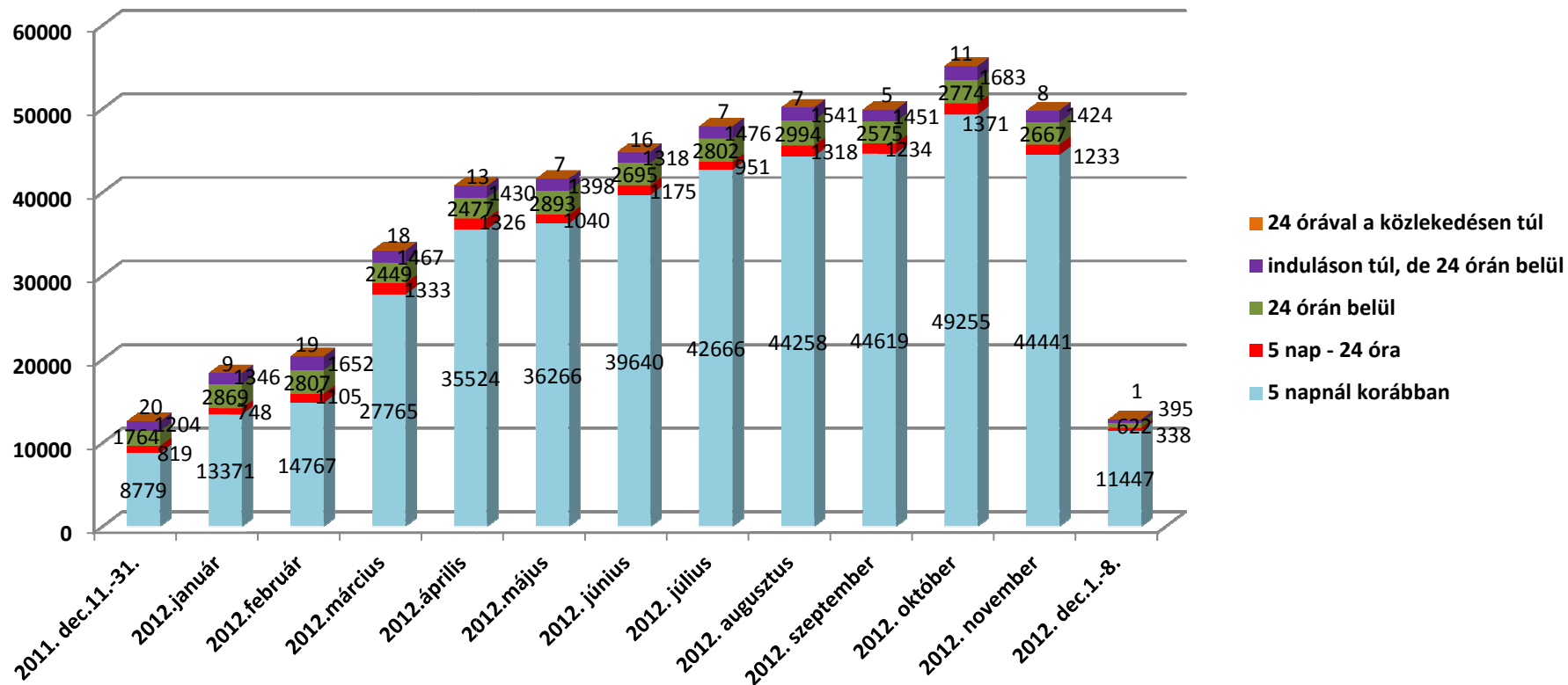
TENDENCIA A TÖR 2011-2012. ÉVI MŰKÖDÉSE SORÁN:

### A, B, C, D, E vonatkategoróriák menetvonal lemondásainak darabszáma időszávok szerinti bontásban



Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

## D, E vonatkategóriák menetvonal lemondásainak darabszáma idősávok szerinti bontásban



Adatforrás: VPE Kft. adatbázisa

A diagramokon jól látható, hogy a menetvonal lemondások meghatározó része a tervezett közlekedtetést megelőző 5. nap előtt megtörténik. A megállapítás az árutovábbító vonatok tekintetében is megállja a helyét.

A menetvonal lemondások darabszámában nagymértékű szezonális ingadozás mutatkozik, 2012. januárban, valamint februárban valamivel több, mint 30.000 menetvonal került lemondásra, márciusban valamivel kevesebb, mint 50.000 darab, majd áprilistól novemberig 60.000 darabszám feletti lemondott menetvonal volt. Októberben meghaladta a lemondott menetvonalak száma a 90.000 darabot.



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

Az ösztönző elem kialakításának előzményei:

Tekintettel arra, hogy a pályahálózat-működtető részéről a tolatószemélyzet biztosítása, illetve a szolgálat megszakítás-, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatásokhoz biztosítandó erőforrás-tervezés időbelisége kritikus, ezért a pályahálózat-működtetők javaslatára a tervezhetőség irányába történő elmozdulás érdekében, valamint a felmerülő többletköltségek csökkentése érdekében ösztönző elem került kialakításra ezen szolgáltatásokra vonatkozóan.

A vonat közlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága ösztönző elemnél már említettek miatt az ösztönző elem paraméterei a 2011/2012. menetrendi évre vonatkozóan a megelőző menetrendi évi ösztönző elem adataival azonosként kerültek meghirdetésre.

*Az ösztönző elem hatására a szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások, valamint a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatások igénylésével, illetve lemondásával szemben támasztott elvárások a 2011/2012-es menetrendi évben:*

E négy ösztönző elem célja a szolgáltatások (szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése, tolatószemélyzet biztosítása) igénylésének, vagy az esetlegesen felmerülő lemondásuknak az időpontját a szolgáltatás igénybevételét megelőző 8. napra vagy az elé terelni.

*Hipotézisvizsgálat:*

A jelen fejezetben szerepeltetett értékek alapjául a pályahálózat-működtetők által nyújtott adatszolgáltatás szolgált.

#### **SZOLGÁLAT MEGSZAKÍTÁS-, SZOLGÁLAT-SZÜNETELÉS FELFÜGGESZTÉSE**

##### **4.1. Szolgálat megszakítás-, szolgálat szünetelés felfüggesztése:**

4.1.1.a. A szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások igénylésének átlagos időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához viszonyítottan a 2010. december 12. - 2011. december 10. közötti időszakban:

**GYSEV Zrt.:**

**Szolgálat megszakítás:** Egyetlen alkalommal került megrendelésre a szolgálat megszakítás felfüggesztése szolgáltatás, ebben az egy esetben merült fel többletfizetési kötelezettség is.

A szolgáltatást a tervezett igénybevétel előtt 8 perccel igényelte meg a megrendelő.

**Szolgálat szünetelés:** 16 nap 21 óra 51 perc

**MÁV Zrt.:**

**Szolgálat megszakítás:** 10 nap 7 óra 42 perc 52 mp

**Szolgálat szünetelés:** 3 nap 2 óra 44 perc 45mp

**Átlagosan a MÁV Zrt-re:** 10 nap 1 óra 15 perc 48 mp

**Átlagosan a MÁV Zrt-re és a GYSEV Zrt-re együttesen, szolgáltatásonként:**

**Szolgálat megszakítás:** 10 nap 7 óra 34 perc 44 mp

**Szolgálat szünetelés:** 4 nap 21 óra 45 perc 33 mp

**Szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés együtt:** 10 nap 1 óra 59 perc 59 mp

4.1.1.b. A szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások igénylésének átlagos időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához viszonyítottan a 2011. december 11. - 2012. december 08. közötti időszakban:

**GYSEV Zrt.:**

**Szolgálat megszakítás:** 2 nap 19 óra 49 perc

**Szolgálat szünetelés:** A megjelölt időszak alatt nem történt ilyen szolgáltatás megrendelés.

**MÁV Zrt.:**

**Szolgálat megszakítás:** 13 nap 7 óra 35 perc 59 mp

**Szolgálat szünetelés:** 14 nap 8 óra 21 perc 57 mp

Átlagosan együtt csak a MÁV Zrt-re: 13 nap 8 óra 19 perc 18 mp

Átlagosan a MÁV Zrt-re és a GYSEV Zrt-re együttesen, szolgáltatásonként:

Szolgálat megszakítás: 12 nap 8 óra 57 perc 21 mp

Szolgálat szünetelés: Tekintve, hogy a GYSEV Zrt. pályahálózatán nem történt ilyen szolgáltatás megrendelés, az átlag érték a MÁV Zrt. átlag értékével azonos: 14 nap 8 óra 21 perc 57 mp

Szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés együtt: 12 nap 12 óra 33 perc 56 mp

**Elvárás teljesülése (A szolgáltatás igénylés átlagos időpontja) a szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatásra vonatkozóan:**

A vizsgált menetrendi év alatt a szolgálat megszakítás-, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások tekintetében a szolgáltatás igénylése átlagosan 12 nap 12 órával a szolgáltatás igénybevételét megelőzően történik meg, amely eléri a kívánt célt. (8 nap)

Az előző évi adatokhoz viszonyítva, minden egyéb külső tényező vizsgálatát figyelmen kívül hagyva megállapítható, hogy az ösztönző elem alkalmazása idézett elő javulást a megrendelések időpontjában. Egyértelműen egy ösztönző elem tekintetében sem jelenthető ki, hogy csupán az ösztönző elem hatására történt változás a vizsgált adatokban, azonban az kijelenthető, hogy az ösztönző elem elérte a kitűzött célját.

#### **JAVASLAT:**

Az ösztönző elem további alkalmazása javasolt változatlan feltételekkel a 2013/2014. menetrendi évben.

A két szolgáltatás mindegyikének igénylési időpontja átlagban megfelel az elérni kívánt célnak, ellentétben az előző év során teljesített átlag értékekkel.

4.1.2.a. A szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatás **lemondásának** átlagos időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához viszonyítottan a **2010. december 12. - 2011. december 10.** közötti időszakban:

**GYSEV Zrt.:** Személyzetbiztosításhoz kapcsolódó lemondási díj kiszabására nem került sor, továbbá a 2010/2011. menetrendi év során nem történt szolgálat megszakítás felfüggesztés, illetve szolgálat szünetelés felfüggesztés szolgáltatás lemondás.

**MÁV Zrt.:**

**Szolgálat megszakítás:** a szolgálat megszakítás felfüggesztés szolgáltatás lemondásának átlagos időpontja az igénybevételt megelőző 57 nap 22 óra 31 perc 13 mp.

**Szolgálat szünetelés felfüggesztés lemondása:** A szolgáltatás nem került lemondásra a bázis időszak alatt.

4.1.2.b. A szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatás **lemondásának** átlagos időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához viszonyítottan a **2011. december 11. - 2012. december 08.** közötti időszakban:

**GYSEV Zrt.:** Személyzetbiztosításhoz kapcsolódó lemondási díj kiszabására nem került sor, továbbá a 2011/2012. menetrendi év során nem történt szolgálat megszakítás felfüggesztés, illetve szolgálat szünetelés felfüggesztés szolgáltatás lemondás.

**MÁV Zrt.:**

**Szolgálat megszakítás:** a szolgálat megszakítás felfüggesztés szolgáltatás lemondásának átlagos időpontja az igénybevételt megelőző 18 óra 23 perc 47 mp.

**Szolgálat szünetelés felfüggesztés lemondása:** 146 nap 13 óra 02 perc 29 mp

**Szolgálat-megszakítás, szolgálat-szünetelés felfüggesztése szolgáltatások együtt: 93 nap 3 óra 50 perc 51 mp**

**Elvárás teljesülése (a szolgáltatás lemondás átlagos időpontja) a szolgálat megszakítás-, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatásokra vonatkozóan:**

A vizsgálat csupán a szolgálat megszakítás felfüggesztés szolgáltatásra, és kizárólag a MÁV Zrt. hálózatán tudott megtörténni. A GYSEV Zrt. hálózatán szolgálat szünetelés felfüggesztése, valamint szolgálat megszakítás felfüggesztése szolgáltatás lemondása a vizsgált menetrendi év során nem történt.

A MÁV Zrt. pályahálózatán a szolgálat megszakítás felfüggesztés szolgáltatás lemondása átlagosan 18 óra 23 perccel a tervezett igénybevételt megelőzően történt meg. A bázis időszakban a szolgáltatás lemondása a tervezett igénybevételt megelőzően 57 nap 22 óra 31 perccel történt meg.

A vizsgált időszak során a szolgálat megszakítás felfüggesztés szolgáltatás lemondását ösztönző elem nem érte el a kívánt hatást. A szolgáltatás lemondása a vizsgált pályahálózat-működtető tekintetében a tervezett igénybevételt megelőzően a célként kitűzött 8 napon belül történt meg.

#### **JAVASLAT:**

A 2013/2014. menetrendi évben az ösztönző elem további alkalmazása javasolt változatlan feltételekkel.

### **TOLATÓSZEMÉLYZET**

#### **4.2. Tolatószemélyzet biztosítása:**

**4.2.1.a.** A tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás igénylésének átlagos időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához viszonyítottn a **2010. december 12. - 2011. december 10.** közötti időszakban:

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt.. pályahálózatára vonatkozóan összesen: 106 nap 25 óra 29 perc

A szolgáltatást átlagosan a szolgáltatás tervezett igénybevételét megelőzően 106 nap 25 óra 29 perccel igényelték meg a hozzáférésre jogosultak az egész hálózatra vonatkozóan.

**4.2.1.b.** A tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás igénylésének átlagos időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához viszonyítottn a **2011. december 11. - 2012. december 8.** közötti időszakban:

MÁV Zrt. pályahálózatán: 139 nap 21 óra 31 perc

GYSEV Zrt. pályahálózatán: 128 nap 15 óra 17 perc

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt.. pályahálózatára vonatkozóan összesen: **130 nap 17 óra 53 perc**

A szolgáltatást átlagosan a szolgáltatás tervezett igénybevételét megelőzően 130 nap 17 óra 53 perccel igényelték meg a hozzáférésre jogosultak az egész hálózatra vonatkozóan.

#### **Elvárás teljesülése (A szolgáltatás igénylés átlagos időpontja) a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatásra vonatkozóan:**

A TÖR-ben rögzített elvárás teljesült, a szolgáltatást a 2011/2012. menetrendi év során jóval az elvárt, igénybevételt megelőző 8 nap előtt igényelték meg a hozzáférésre jogosultak. Ez szintén elmondható a megelőző menetrendi évről. A 2011/2012. menetrendi

évben összességében korábbi átlag igénylési időpont állapítható meg a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás vonatkozásában a bázis menetrendi évihez képest.

#### **JAVASLAT:**

A 2013/2014. menetrendi évben az ösztönző elem további alkalmazása javasolt.

A 2013/2014. menetrendi évben az ösztönző elemet javasolt alacsonyabb mértékű büntetési százalékokkal alkalmazni, a VPE Kft. véleménye szerint a szolgáltatás igénylési tendenciát tekintve az igénylések igénybevétel megelőző 8 napon kívül tartása érdekében elegendő minimális százalékok alkalmazása.

**4.2.2.a.** A tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás lemondásának átlagos időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához viszonyítottan a **2010. december 12. - 2011. december 10.** közötti időszakban:

**MÁV Zrt. pályahálózatán:** 119 nap 5 óra 20 perc 32 mp

**GYSEV Zrt. pályahálózatán:** 11 nap 9 óra 3 perc

**Együttesen a MÁV Zrt., valamint a GYSEV Zrt. pályahálózatára:** 119 nap 5 óra 17 perc 13 mp

**4.2.2.b.** A tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás lemondásának átlagos időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához viszonyítottan a **2011. december 11. - 2012. december 8.** közötti időszakban:

**MÁV Zrt. pályahálózatán:** 139 nap 22 óra 28 perc

**GYSEV Zrt. pályahálózatán:** 82 nap 8 óra 22 perc

**Együttesen a MÁV Zrt., valamint a GYSEV Zrt. pályahálózatára:** 130 nap 17 óra 26 perc 19 mp

**Elvárás teljesülése (a szolgáltatás lemondás átlagos időpontja) a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás lemondására vonatkozóan:**

A TÖR-ben rögzített elvárás teljesült, a szolgáltatást a 2011/2012. menetrendi év során jóval az elvárt, igénybevételt megelőző 8 nap előtt mondták le a hozzáférésre jogosultak, amennyiben nem kívánták az igényelt kapacitást felhasználni. Ez szintén elmondható a megelőző menetrendi évről. A 2011/2012. menetrendi évben összességében korábbi, tehát a tervezett igénybevételtől távolabbi átlag lemondási időpont állapítható meg a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás lemondása vonatkozásában.

#### **JAVASLAT:**

A 2013/2014. menetrendi évben az ösztönző elem további alkalmazása javasolt.

A 2013/2014. menetrendi évben az ösztönző elemet javasolt alacsonyabb mértékű büntetési százalékokkal alkalmazni, a VPE Kft. véleménye szerint a szolgáltatás lemondási tendenciát tekintve a lemondások igénybevételt megelőző 8 napon kívül tartása érdekében elegendő minimális százalékok alkalmazása is.

A jelenleg a TÖR-ben szereplő szolgáltatás ösztönző elemek elvi hozamának kellene lennie, hogy azok igénylése a pályahálózat-működtető számára többletköltséget eredményező időintervallumon kívül történjen meg, legalább olyan mértékben, amelyet a díjak kalkulálásához szükséges adatszolgáltatás során a pályahálózat-működtető megadott, tehát hogy az adatszolgáltatásnak megfelelő mintázattal igényeljék a hozzáférésre jogosultak a szolgáltatásokat. Az említett szolgáltatásokra vonatkozó ösztönző elemek további alkalmazásának célja ennek elérése is.

## ÖSSZEZGÉS, EREDMÉNYEK, JAVASLATOK

Az alkalmazott TÖR a vizsgált év alatt néhány területen elérte a kívánt hatást, valamint javuló tendenciát mutatnak a vizsgált mutatók értékei.

Összességében kijelenthető, hogy a TÖR működése az érintett feleket az adatok rendszerezettebb gyűjtésére, nyilvántartására ösztönzi, amelynek hatására a 2010/2011. menetrendi év során fennállt értékelési nehézségek a jelen vizsgálat által érintett menetrendi év során már jóval alacsonyabb mértéket öltenek.

### A 2011/2012. évi TÖR elvárásainak, és az elért eredményeknek, javaslatoknak az összegzése:

#### 1. A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága ösztönző elem

##### Az ösztönző elem hatására a pontossággal szemben támasztott elvárások:

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

2. A TÖR-rel szembeni elvárás az árutovábbító vonatok terv szerinti közlekedésének 2 százalékos növekedése a rendszer hatálybalépését követő egy éven belül.

##### Az ösztönző elem hatására a pontosság javulásában elért eredmények:

1. Személyszállítás esetén a vizsgált év (2011. december 11.- 2012. december 08.) alatt a terv szerinti közlekedés mértéke a közlekedett vonatok tekintetében 85,28 százalékkal javult az előző évi azonos időszakra vonatkozó adatokhoz képest. A terv szerint leközlekedett személyszállító vonatok számában elvárt 2 százalékos javulás teljesült.

2. Árutovábbítás esetén a vizsgált év során (2011. december 11.- 2012. december 08.) a terv szerinti közlekedés mértéke a közlekedett vonatok esetén majd a duplájára nőtt (92,56 százalékos javulás), az ösztönző elem a várakozásokat felülmúlva érte el a kívánt hatást. A terv szerint leközlekedtetett árutovábbító vonatok számában elvárt 2 százalékos növekedés teljesült.



### Javaslatok:

- Az A és a B vonatkategóriába tartozó menetvonalak esetén 15 perces mértékű túréshatár rögzítése javasolt.
- A C vonatkategóriába tartozó vonatok esetén az ösztönző hatás elérése érdekében hatásos lehet a 60 perc túréshatár értéként történő alkalmazása.
- A D vonatkategória esetében továbbra is javasolt a 60 perces túréshatár érték alkalmazása.
- Az E vonatkategória esetében továbbra is javasolt a 60 perces túréshatár érték alkalmazása.
- A pontosság ösztönző elemhez kapcsolódó, a késési percek után fizetendő egységár alkalmazása változatlan, azaz 20Ft/perc egységár mértékben javasolt a 2013/2014. menetrendi évben is minden vonatkategória esetén.
- A pontosság ösztönző elem tekintetében az egyes termékcsoportokra vonatkozóan a terv szerinti közlekedés értékének előző évi azonos értékhez viszonyított javulásának célkitűzése helyett javasolt az átlagos végállomási késések csökkenésének célkitűzése a 2012/2013. menetrendi évben alkalmazotthoz hasonlóan..

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

Az ösztönző elem hatására a menetvonal igénylésekkel szemben támasztott elvárás a 2011/2012-es menetrendi évben:

A nem operatív módon közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igények, illetve a közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított aránya a bázis évihez képest 5 százalékkal nő.

Az ösztönző elem hatására a menetvonalak igénylési idejének javulásában elért eredmények:

A nem operatív módon közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igények, illetve a közlekedtetést megelőző 5. nap 00:00 óráig történő menetvonal igénylések összes

megrendeléshez viszonyított aránya a bázis évihez képest ugyan nem az elvárt 5 százalékkal, de 1,81 százalékkal nőtt. A növekedés mértéke az előző hipotézisvizsgálatban értékelt bázis és vizsgált időszak eltéréshez képest a duplájára nőtt, tehát javuló tendenciát mutat.

Javaslatok:

- A 2013/2014. menetrendi évi TÖR-ben a többletfizetési kötelezettség ösztönző elem, illetve a lemondási díj ösztönző elem a százalékok tekintetében a 2012/2013. menetrendi évi TÖR-ben szerepeltetett paraméterekkel kerül meghirdetésre.
- A többletfizetési kötelezettség ösztönző elem paraméterei a 2013/2014. menetrendi évre az alábbiak szerint kerülnek közzétételre az említett TÖR felülvizsgálat hiányában:
- A többletfizetési kötelezettség mértéke a menetvonal igény benyújtásának időpontjától függően:

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

- Az ösztönző elem egyéb paramétereinek a 2013/2014. évi TÖR-ben korábban meghirdetettek szerinti alkalmazása javasolt.

**3. A lemondási díjak**

Az ösztönző elem hatására a menetvonal lemondásokkal szemben támasztott elvárások a 2011/2012-es menetrendi évben:

1.A menetvonal lemondási díjak következtében 30 százalékkal csökkenjen a le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a TÖR hatálybalépését követő egy éven belül, valamint

2.A menetvonalak lemondásának ideje a jelenlegi közlekedtetés időpontját megelőző átlag 17 napról a közlekedtetés időpontját megelőző átlag 20 napra növekedjen, ezáltal a kapacitás bővüljön

Az ösztönző elem hatására a lemondások időpontjainak javulásában elért eredmények:

1. A le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonalak száma a 2011/2012. menetrendi évre vonatkozó TÖR hatálybalépése óta eltelt egyéves időszak alatt az előző évi azonos adathoz viszonyítva a MÁV Zrt. pályahálózatán csökkent. A személyszállító termékcsoportban az elvárt csökkenés ugyan nem történt meg, csupán az árutovábbítás termékcsoport csökkenése érte el a kívánt mértéket. A 2010/2011. menetrendi évben le nem mondott, le nem közlekedett árutovábbító vonatok számához képest a MÁV Zrt. pályahálózatán 56 százalékkal csökkent a 2011/2012. menetrendi évre vonatkozó azonos érték.

Személyszállítás esetén a le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak száma majd azonos maradt a bázis évvel.

Együttesen vizsgálva a két termékcsoportot, az elvárás teljesült. A le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalak száma a bázis évihez képest a MÁV Zrt. tekintetében 37 százalékkal csökkent, ami az elvárás teljesítését, illetve annak túlteljesítését jelenti.

Az ösztönző elem le nem mondott, le nem közlekedett menetvonalakra mért hatásának vizsgálatát csupán a MÁV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan lehetett elkészíteni.

2. Elvárás teljesülése (a bázis és a vizsgált időszak adatainak egymáshoz viszonyított eltérése) a menetvonalak átlagos lemondási idejére vonatkozóan (**menetrendi évet megelőzően benyújtott lemondások figyelmen kívül hagyása esetén**):

A menetvonalak lemondásának ideje a 2010/2011. menetrendi évben a közlekedtetés időpontját megelőző átlag 83 nap volt, míg a 2011/2012. menetrendi év tekintetében ez az érték átlag 85 napra nőtt. A menetvonal lemondások átlagos ideje jóval az elváráson felüli értéket mutat, a vizsgált időszakra vonatkozóan tovább csökkent az átlagos lemondási idő a bázis időszakhoz képest. Összességében elmondható, hogy az elvárt, átlagosan 20 nappal a közlekedtetést megelőzően történő lemondásokat túlszárnyalva, átlagosan 85 nappal a közlekedtetés tervezett idejét megelőzően mondják le a hozzáférésre jogosultak a menetvonalait.

**Elvárás teljesülése (A bázis és a vizsgált időszak adatainak egymáshoz viszonyított eltérése) a lemondott menetvonalak átlagos lemondási idejére vonatkozóan (menetrendi évet megelőzően benyújtott lemondások figyelembe vétele esetén):**

A menetvonalak lemondásának ideje a 2010/2011. menetrendi évre vonatkozóan a közlekedtetés időpontját megelőző átlag 106 nap volt, míg a 2011/2012. menetrendi év tekintetében ez az érték átlag 119 napra növekedett.

Javaslatok:

- Az ösztönző elemet önmagában tekintve javasolt lenne az ösztönző elem változtatások nélkül történő további alkalmazása, mivel az elérte a kitűzött célt. Az

öztönző elem módosítása egyebekben kizárólag a többletfizetési kötelezettség ösztönző elem együttes vizsgálatával, esetleges módosításával lenne lehetséges.

- Az ösztönző elem értékelése során nem javasolt a menetrendi év kezdetét megelőzően benyújtott menetvonalak figyelembe vétele.

A lemondási díj ösztönző elem paraméterei a 2012/2013. menetrendi évre az alábbiak szerint kerülnek közzétételre:

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

Az ösztönző elem egyéb paramétereinek a 2012/2013. évi TÖR-ben meghirdetettek szerinti alkalmazása javasolt.

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

Az ösztönző elem hatására a szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások, valamint a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatások igénylésével, illetve lemondásával szemben támasztott elvárások a 2011/2012-es menetrendi évben:

E négy ösztönző elem célja a szolgáltatások (szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése, tolatószemélyzet biztosítása) igénylésének, vagy az esetlegesen felmerülő lemondásuknak az időpontját a szolgáltatás igénybevételét megelőző 8. napra vagy az elé tereelni.

Az ösztönző elem hatására a szolgáltatások igénylési-, illetve lemondási időpontjainak javulásában elért eredmények:

Szolgálat megszakítás-, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások:

**IGÉNYLÉS:**

A vizsgált menetrendi év alatt a szolgálat megszakítás-, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások tekintetében a szolgáltatás igénylése átlagosan 12 nap 12 órával a szolgáltatás igénybevételét megelőzően történik meg, amely eléri a kívánt célt.

**LEMONDÁS:**

A vizsgálat csupán a szolgálat megszakítás felfüggesztés szolgáltatásra, és kizárólag a MÁV Zrt. hálózatán tudott megtörténni. A GYSEV Zrt. hálózatán szolgálat szünetelés felfüggesztése, valamint szolgálat megszakítás felfüggesztése szolgáltatás lemondása a vizsgált menetrendi év során nem történt.

A MÁV Zrt. pályahálózatán a szolgálat megszakítás felfüggesztés szolgáltatás lemondása átlagosan 18 óra 23 perccel a tervezett igénybevételt megelőzően megtörtént. A bázis időszakban a szolgáltatás lemondása a tervezett igénybevételt megelőzően 57 nap 22 óra 31 perccel történt meg.

A vizsgált időszak során az elvárt cél teljesült a vizsgált szolgáltatások tekintetében.

### Tolatőszemélyzet igénylése szolgáltatás:

#### **IGÉNYLÉS:**

A szolgáltatást a 2011/2012. menetrendi év során jóval az elvárt, igénybevételt megelőző 8 nap előtt igényelték meg a hozzáférésre jogosultak. Ez szintén elmondható a megelőző menetrendi évre. A 2011/2012. menetrendi évben összességében korábbi átlag igénylési időpont állapítható meg a tolatőszemélyzet biztosítása szolgáltatás vonatkozásában a megelőző menetrendi évihez képest.

A TÖR-ben rögzített elvárás teljesült.

#### **LEMONDÁS:**

A TÖR-ben rögzített elvárás teljesült, a szolgáltatást a 2011/2012. menetrendi év során jóval az elvárt, igénybevételt megelőző 8 nap előtt mondták le a hozzáférésre jogosultak, amennyiben nem kívánták a foglalt kapacitást felhasználni. Ez szintén elmondható a megelőző menetrendi évre. A 2011/2012. menetrendi évben összességében korábbi, tehát a tervezett igénybevételtől távolabbi átlag lemondási időpont állapítható meg a tolatőszemélyzet biztosítása szolgáltatás lemondása vonatkozásában.

### Javaslatok:

Szolgálat megszakítás-, szolgálat szünetelés felfüggesztése szolgáltatások igénylésével, lemondásával kapcsolatos ösztönző elem

- A 2013/2014. menetrendi évben az ösztönző elem további alkalmazása javasolt változatlan feltételekkel.

Tolatőszemélyzet biztosításával kapcsolatos ösztönző elem

- A 2013/2014. menetrendi évben az ösztönző elemet javasolt alacsonyabb mértékű büntetési százalékokkal alkalmazni, a VPE Kft. véleménye szerint a szolgáltatás igénylési tendenciát tekintve az igénylések igénybevételt megelőző 8 napon kívül tartása érdekében elegendő minimális százalékok alkalmazása.

A jelenleg a TÖR-ben szereplő szolgáltatás ösztönző elemek elvi hozamának kellene lennie, hogy azok igénylése a pályahálózat-működtető számára többletköltséget eredményező időintervallumon kívül történjen meg, legalább olyan mértékben, amelyet a díjak kalkulálásához szükséges adatszolgáltatás során a pályahálózat-működtető megadott, tehát hogy az adatszolgáltatásnak megfelelő mintázattal igényeljék a hozzáférésre jogosultak a szolgáltatásokat. Az említett szolgáltatásokra vonatkozó ösztönző elemek további alkalmazásának célja ennek elérése is.