

Az 1. számú módosítással egységes szerkezetbe foglalt

**2013/2014. MENETRENDI ÉVRE VONATKOZÓ**

# **TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER**

1 **HATÁLYOS: 2013. december 15. 00:00 órától 2014. december 13.  
24:00 óráig**

[illegible]

## Tartalom

I.	A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya .....	5
II.	Jogszabályi háttér .....	6
III.	Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei.....	7
IV.	A Teljesítményösztönző Rendszer elemei.....	9
IV.1	A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága.....	9
IV.2	Többlétfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	14
IV.3	A lemondási díjak.....	17
IV.4	Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem .....	21
IV.5	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	22
V.	A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó előfeltételezések és a Teljesítményösztönző Rendszer elemeinek várható hatásai .....	25
V.1	A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága .....	25
V.2	Többlétfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	27
V.3	A lemondási díjak .....	27
V.4	Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem.....	28
V.5	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	28
VI.	Hálózathatár pontok .....	31
VI.1	Külföldi hálózathatárok .....	31
VI.2	Belföldi hálózathatár .....	31
VII.	A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó feladatmegosztás .....	33
VII.1	A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága .	33
VII.2	Többlétfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	33
VII.3	A lemondási díjak .....	34
VII.4	Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem.....	34
VII.5	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	34
VIII.	A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény .....	36

VIII.1	A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága 36	
VIII.2	Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	36
VIII.3	A lemondási díjak .....	36
VIII.4	Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem .....	37
VIII.5	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek közt a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében).....	37
IX.	Elszámolás módja .....	38
IX.1	A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága 38	
IX.2	Többletfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében.....	39
IX.3	Lemondási díjak.....	39
IX.4	Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem.....	39
IX.5	Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében) .....	39
X.	Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat.....	41
X.1	Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető – Hozzáférésre jogosultak között .....	41
X.2	Jogvita: Vasút igazgatási szerv hatásköre.....	42
XI.	Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének illetve módosításának módja .....	43
XI.1	A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása .....	43
XI.2	A Teljesítményösztönző Rendszer közzététele .....	43
XII.	Kapacitás optimális elosztására ható egyéb tényezők vizsgálata, elemzése .....	45
XIII.	Átmeneti rendelkezések.....	46

## **I. A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya**

A Teljesítményösztönző Rendszer alanyi hatálya kiterjed:

- I. az országos nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaságra (a továbbiakban: pályahálózat-működtető),
- II. a hozzáférésre jogosultra,
- III. a vasúti igazgatási szervre,
- IV. 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:

1

- a vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságára,
- a többletfizetési kötelezettségre a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében,
- a lemondási díjakra,
- a környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemre, 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-működtetőkkal 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 fennálló szerződéses kapcsolat Általános Szerződési Feltételeinek 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 2013/2014. 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 személyszállító, a szerelvény, és az árutovábbító vonatok termékcsoportokra külön történik.

A tűréshatár mértékének megállapításához figyelembe kell venni a Teljesítményösztönző Rendszer meghirdetését megelőző menetrendi év átlagos pontossági adatait. A tűréshatárok perc alapúak.

1 A személyszállító vonatok esetében a tűréshatár 15 perc, szerelvény vonatoknál 40 perc, árutovábbító vonatok esetén 60 perc.

### **d. Elszámolási pontok**

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

- végponti
- egyéb elszámolási pontok (különböző termékcsoportok esetén 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




termékcsoporthoz 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 kiszervezéséből, 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	$y' = y / (u - q - v)$
ebből Hozzáférésre jogosult oldalán felmerülő késés	$z' = z / (u - q - v)$
ebből nem kódolt késés	$w' = w / (u - q - v)$
	
Hozzáférésre jogosultat terhelő arányosított percek száma	$z'' = z' * x'$
Pályahálózat-működtetőt terhelő arányosított percek száma	$y'' = y' * x'$
Pályahálózat-működtetőt a nem	$w'' = w' * x'$

1

1

kódolt késések miatt terhelő arányosított percek száma	
---	--

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 leköszlekedtetett vonatok után fizetendő hálózat-hozzáférési díj (vontatási energia kivételével) 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 leköszlekedtetett 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	$(y'' + w'') \cdot p$
Hozzáférésre jogosult által fizetendő pénzügyi hátrány	$z'' \cdot p$

1

#### **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 2013/2014-es menetrendi évben amennyiben a hozzáférésre jogosult a tervezett közlekedtetés idejét megelőző 5 napon belül nyújtja be menetvonal igényét, és azt nem operatív módon kívánja leközlekedtetni, 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, a VPE Kft. által kiutalt 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	2
24 órán belül	5

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 leközeledtetéséhez 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 (2013/2014. 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 leközeledtethető, 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 leközeledtetéséhez 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 (2013/2014. 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.

### **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 leközeledés 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 leközeledtetésre, 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 pályahálózaton 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, a VPE Kft. által kiutalt 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. pályahálózaton a lemondási díjak elszámolási szabályaihoz kapcsolódóan a jelen Teljesítményösztönző Rendszer IV.2. pontjában meghatározott, a GYSEV Zrt. pályahálózaton 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 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem

A hozzáférésre jogosult az adott menetvonalért fizetendő hálózat hozzáférési díjból az alapszolgáltatásokért fizetendő díjak megfizetésének 70 százaléka alól mentesül, amennyiben kimutathatóan közútról átkerelt áruforgalmat a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton minimum 300 km szállítási távolságra vasúti szállítással bonyolít le.

A kedvezmény alapja a hozzáférésre jogosult által egyértelműen és kimutatható módon igazolt a közútról vasútra átkerelt árumennyiség vasúton történő elszállításának pályahálózat-működtető által nyújtott, a Hálózati Üzletszabályzatban meghirdetett alapszolgáltatások igénybevételeért fizetendő hálózat-hozzáférési díj.

1

A közúti közlekedés magasabb környezetkárosító hatását, illetve zajterhelését, valamint a közúti torlódásokat nagymértékben csökkentené, ha az áruforgalom egy része a közút helyett vasúton bonyolódna vagy a közúti tehergépjárművek vasúton történő továbbításával vagy a közúti járművek szállítási láncból részben vagy egészben történő kivonásával, az áruforgalom vasútra terelésével. A tehergépjárművek növekvő mennyisége, nagy tömege nagymértékben hozzájárul a közutak elhasználódásához, melyek karbantartása, javítása nagy költséggel jár, így az átkerelés emiatt is indokolt.

#### **IV.5 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében)**

A 2013/2014-es 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
--

1

rendelés időpontja	Személyzetbiztosítás esetén fizetendő többletfizetés mértéke a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)	Tolatószemélyzet biztosítás esetén fizetendő többletfizetés mértéke a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)
Előző hó 20. napját megelőzően	0	0
előző hónap 20. napját követően és legalább 8 nappal a szolgáltatás igénybevétele előtt	20	5
8 napon belül	50	15

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

1

Szolgáltatás lemondásához kapcsolódó díj		
lemondás időpontja a szolgáltatás tervezett igénybevételenek időpontját megelőzően	Személyzetbiztosítás esetén fizetendő lemondási díj a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)	Tolatószemélyzet biztosítás esetén fizetendő lemondási díj a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)

legalább 8 nappal	0	0
8 napon belül	30	10
Lemondás nélkül és az igénybevétel elmulasztásával	100	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 bírassanak.

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 szabályozás hatályba lépését követő egy év alatt az érintett menetrendi év alatt leközelekedett, személyszállítás termékcsoporthoz tartozó, nem azonnali 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 vonatkategóriákban közlekedtetett, nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése az egész menetrendi év átlagát tekintve alacsonyabb, mint 60 perc az ösztönző elem hatására.

Az egyes termékcsoportok/vonat kategóriák esetén a termékcsoportba/vonat kategóriába tartozó menetvonalak átlagos végállomási késésének meghatározása:

1. Az adott időszak alatt a vizsgált termékcsoporton/vonat kategórián belül leközlekedett vonatok számának meghatározása.
2. A vizsgált termékcsoportban/vonat kategóriában közlekedett menetvonalak összes, a vizsgált időszak (menetrendi év) alatt keletkezett végállomási késésének összege.
3. A vizsgált termékcsoportba/vonat kategóriába 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 2013/2014. 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.  $1.\text{pont}/2.\text{pont} \cdot 100$

## **V.3 A lemondási díjak**

- 1 A menetvonal lemondási díjak következtében a lemondott menetvonalak minimum 90 százalékánál a lemondás ideje a 2013/2014. menetrendi év során a közlekedtetés időpontját megelőzően átlagosan az 5. napig megtörténik, ezáltal a kapacitás bővül. A vizsgálatnak csupán a menetrendi év kezdetét követően lemondott menetvonalak képezik részét. A részben leközlekedtetett menetvonalak száma a jelen Teljesítményösztönző Rendszer időbeli hatálya alatt összességében nem éri el a 4000 darabot.

Annak meghatározása, hogy a menetvonal lemondások hány százaléka történt meg a tervezett igénybevétel időpontját megelőző 5. napig:

1. A menetrendi év kezdetét követően lemondott menetvonalak listázása
2. Az 1. pontban listázott menetvonalak közül azon menetvonalak számának meghatározása, amelyek lemondása a tervezett közlekedtetés időpontját megelőzően minimum 5 nappal megtörtént
3.  $2. \text{ pont} / 1. \text{ pont} * 100$

#### 1 V.4 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem

1 Az ösztönző elem hatására a kimutatható környezetbarát közlekedési módú, közútról vasúti közlekedésre átkerelt forgalom nagyságrendje a 2012/2013. menetrendi év azonos időszakára vonatkozó nagyságrendjéhez képest növekedést mutasson.

#### V.5 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 igénybevételét megelőző átlag 8. napra vagy az elé terelni.

A szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztés szolgáltatások lemondási időpontjait ösztönző elem célja, hogy a személyzetbiztosítás lemondása a menetrendi év során az összes lemondott személyzetbiztosítás 10 százaléka esetén a tervezett igénybevétel időpontját megelőző 8 napot megelőzően megtörténjen.

A tolatószemélyzet lemondása tekintetében az elvárás, hogy a szolgáltatás lemondása a tervezett igénybevételt megelőző átlag 8. napig, vagy azt megelőzően megtörténjen.

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 tolatószemélyzet biztosítás lemondás önállóan kerül értékelésre, a szolgálat megszakítás-, szolgált szünetelés felfüggesztés szolgáltatások igénylésére vonatkozóan eltérő célkitűzés került meghatározásra. A tolatószemélyzet lemondása esetén az alábbiak szerint kerül meghatározásra az átlag érték:

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

Annak meghatározása, hogy a személyzetbiztosítás lemondások 10 százalékánál az átlagos lemondási idő a tervezett igénybevétel időpontját megelőző 8 nap előtt van-e:

1. A személyzetbiztosítás lemondások közül azon 10 százaléknyi lemondás kiválasztása, amelyek átlagos lemondási ideje a tervezett igénybevétel időpontja előtt legkorábban van.

1 2. Az első pontban kiválasztott személyzetbiztosítás lemondásokra az alábbiak kiszámítása:

$$\frac{\sum(a \text{ szolgáltatás tervezett igénybevételének időpontja} - a \text{ szolgáltatás lemondásának időpontja})}{a}$$
 kalkuláció részét képező 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 Teljesítményöszönző Rendszer ebben az esetben nem kezeli.

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. csatlakozó állomásait a 2013/2014. 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. A rögzített adatokhoz a pályahálózat-működtető köteles a hozzáférésre jogosultak részére saját adataik vonatkozásában kifogásolási jogot biztosítani, illetve a VPE Kft. részére valamennyi vonateseményhez tartozó tényadat és kódolás vonatkozásában - kivétel a menetrendi hibára kódolt eseteket - csak és kizárólag hozzáférési jogot biztosítani. A pontossághoz kapcsolódó elszámolási teendőket a pályahálózat-működtetők végzik az elszámolási ponton rögzített elismert kódok alapján a IV.1. fejezet e. kalkulációs módszertan szerint. -Ezt követően minden hónapban előállítják a hozzáférésre jogosultak számára a számlamellékletet a pénzügyi előnyök, illetve hátrányok érvényesítésére vonatkozóan.

A VPE Kft. feladata a pályahálózat-működtetők által rögzített késési adatok fogadása. 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 készít. 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 Többsétfizetési 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 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem**

1 A hálózat-hozzáférési díjból nyújtandó pénzügyi előnyt a pályahálózat-működtetők számítják ki, és annak figyelembevételével végzik el a havi számlák kiállítását a hozzáférésre jogosultak részére.

### **VII.5 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 leközeledtetésének 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:

Kiutalt menetvonal adatai

### **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 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem**

- 1 A pályahálózat-működtető a VPE Kft. rendelkezésére bocsátja a hozzáférésre jogosult által közlekedtetett, bizonyítottan közútról forgalmat áttértelt vonatok által megtett km adatot.

#### **VIII.5 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.

## **IX.3 Lemondási díjak**

A lemondási díjakat a rendszerben meghatározott sávos eloszlás szerint számlázza ki a pályahálózat-működtető, a menetvonalakhoz kapcsolódó számlák számlamellékleteként.

## **IX.4 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem**

1 A környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem minden esetben a hozzáférésre jogosult fizetési kötelezettségének mértékéből nyújtott kedvezmény. A pályahálózat-működtető a havi számlák kiállításakor kalkulál az ösztönző elemből adódóan nyújtott kedvezmény mértékével is.

## **IX.5 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 sávos eloszlás szerint számlázza ki a hozzáférésre jogosultaknak a pályahálózat-működtető.



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

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

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

A Teljesítményösztönző Rendszerben foglalt ösztönző elemek alapjául szolgáló adatok, valamint a pályahálózat-működtető által a hozzáférésre jogosult számára számlázott Teljesítményösztönző Rendszerből adódó fizetendő pénzügyi hátrányok vitatásának alapelvei:

- 1) A pályahálózat-működtető köteles a hozzáférésre jogosultak számára az általuk igényelt menetvonalak és szolgáltatások tekintetében az összes, a Teljesítményösztönző Rendszerben foglalt ösztönző elem alkalmazásából adódó pénzügyi fizetési kötelezettséggel kapcsolatos mindennemű információ (kalkuláció alapja, kalkulált fizetendő összeg menetvonalankénti, szolgáltatásonkénti bontásban) átadására, hozzáférés biztosítására.
- 2) A pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult köteles a hálózat-hozzáférési szerződésben megállapodni arról, hogy a reklamációkezelés során érintett feleknek milyen lehetőségei vannak a reklamációkezelés során (betekintési lehetőség az adatokba, észrevételezési lehetőség, vitatási lehetőség, módosítási lehetőség, stb.), az egyes tevékenységi, visszajelzési, észrevételezési fázisokra milyen kötelező eljárási idők alkalmazandóak, továbbá meghatározandóak az alkalmazott jogvesztő határidők is, ha bármely eljárási határidő jogvesztő határidőnek minősül.

- 3) A reklamációkezelési eljárás szabályainak meghatározásában egyértelműen rögzítendő, hogy a felek között milyen módon történnek az észrevételezések, visszajelzések, vitatások, egyeztetések.
- 4) A szabályozásban rögzíteni szükséges, hogy mely esetekben lehetséges bármelyik fél által a Vasúti Igazgatási Szerv előtt az adatok további vitatása, illetve azt is, hogy mely esetekben egyértelműen elfogadott, azaz a Teljesítményösztönző Rendszer keretében már nem vitatható a fizetendő összeg, a fizetendő összeg alapjául szolgáló bármely adat.
- 5) A reklamációkezelési szabályokban meghatározandó, hogy az egyes határidő túllépések, válaszadás és jelzés elmulasztások esetén milyen jogkövetkezmények alkalmazandóak.

## **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**

### **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.

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

### **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.

## **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 leközzeltekkel kapcsolatos véglegesített adatokat haladéktalanul a VPE Kft. rendelkezésére bocsátani.