



1.számú melléklet

Az Európai Unióban használt díjképzési rendszerek főbb jellemzői

A vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007.(X.6.)GKM-PM együttes rendelet 13.§(3)k, pontja alapján a VPE Kft. a díjszámítás során figyelembe veszi az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes államokban alkalmazott gyakorlatokat.

A nemzetközi vasúti árutovábbítás és személyszállítás versenyképességének megítéléséhez elsősorban a környező országok (így különös tekintettel: Ausztria, Csehország, Horvátország, Románia, Szlovákia, Szlovénia) díjképzési gyakorlatát kíséri figyelemmel a VPE Kft.

A környező országok díjképzési gyakorlatának vizsgálatához az európai vasúti pályahálózat-működtetők és kapacitás-elosztó szervezetek által működtetett információs honlapokon meghirdetett Hálózati Üzletszabályzatok nyújtanak segítséget.

Az európai Hálózati Üzletszabályzatok felépítése egységes, a díjképzési gyakorlat vizsgálata az abban meghirdetett, adott menetrendi évben nyújtott szolgáltatásokra, és azok díjaira, támaszkodik.

A 2015/2016-os menetrendi évtől hatályos Díjképzési Módszertan összeállításakor a hálózat-hozzáférési díjak megállapítására vonatkozóan nincs egységesen elfogadott európai gyakorlat.

A hálózat-hozzáférési díjak megállapítására többféle módszertan került kialakításra és alkalmazásra:

- határkölség: a (minimális) szolgáltatás díja megegyezik a szolgáltatás határkölségével (ilyen típusú díjképzés valósul meg például Hollandiában)
- társadalmi határkölség alapú díjazás: alapelve az előzővel megegyezik, de megjelennek az externális tételek is (pl. környezetszennyezés) (egyes skandináv tagállamok díjképzési módszertanában jelennek meg)
- határkölség+: a díjazás a határkölségek meghatározásán alapul, de az állami hozzájárulás mértékének csökkentése érdekében a szolgáltatást igénybe vevőknek felárat is kell fizetniük (több nyugat európai országban került kialakításra ez a típusú modell)
- összkölség: a díjazás az összes (indokolt) költség meghatározásán alapul (néhány kelet-európai országra jellemző, hogy állami forrás bevonást nem igénylő rendszer működik)
- összkölség-: a díjazás alapelve megegyezik az előzővel, de a díjak csökkentése érdekében az állam biztosítja a pályahálózat-működtetők költségei fedezetének egy részét, a díjaknak csak a fennmaradó részre kell fedezetet nyújtaniuk (több közép-kelet európai országban, például Magyarországon is ez a típusú díjképzés került átültetésre a gyakorlatban)

A díjak alapja a környező országokban (az elérhető meghirdetett Hálózati Üzletszabályzatok alapján):

Díjak vetítési alapja						
	Elegy-tonna km	Bruttó-tonna km	Vonat-km	Vonat-típus	Vonal-típus	Környezet-terhelési felár
Ausztria ¹		x	x		x	
Csehország ²		x	x	x	x	x
Horvátország ³		x	x	x	x	
Románia ⁴			x	x	x	
Szlovákia ⁵		x	x	x	x	
Szlovénia ⁶	x	x	x	x	x	

¹ Forrás:

http://www.oebb.at/infrastruktur/en/_p_Network_Access/NetworkStatement/02_DMS_Dateien/_Network_Statement_2013.jsp

² Forrás: <http://www.szdc.cz/en/soubory/prohlaseni-o-draze/2013/prohlaseni-2013.pdf>

³ Forrás: <http://www.hznet.hr/network-statement02> (NS 2013)

⁴ Forrás:

http://testcfr.infofer.ro/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=55&limit=1&limitstart=1 (NS 2010)

⁵ Forrás: http://www.zsr.sk/anglicky/railways-infrastructure/marketing/network-statement/network-statement-2013.html?page_id=1943

⁶ Forrás: http://www.slo-zeleznice.si/uploads/SZ/program_omrezja_2013_EN/NS_2013_0.pdf