

2014/2015. MENETRENDI ~~ÉVRE~~IDŐSZAKRA VONATKOZÓ

TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER

HATÁLYOS: 2014. december 13. 24:00 órától 2015. december 12.
24:00 óráig

[illegible]

Tartalom

Módosítások jegyzéke	<u>22</u>
I. A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya	6
II. Jogszabályi háttér	7
III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei	<u>88</u>
IV. A Teljesítményösztönző Rendszer elemei	<u>1040</u>
IV.1 Pontosságot ösztönző elem	<u>1040</u>
IV.1.1 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosság elszámolás módja	<u>1513</u>
IV.1.2 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságához kapcsolódó hipotézis és várható hatása	<u>1514</u>
IV.1.3 A vonat leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságához kapcsolódó feladatmegosztás	<u>1615</u>
IV.2 Korábbi menetvonal igénylést ösztönző elem	<u>1716</u>
IV.2.1 Az ösztönző elem hatálya	<u>1716</u>
IV.2.2 Az ösztönző elem célja	<u>1716</u>
IV.2.3 Pénzügyi előny biztosítása a menetvonal igénylések korai benyújtása esetén „D” vonatkategóriára vonatkozóan	<u>1716</u>
IV.2.4 A többletfizetési kötelezettség mértéke a menetvonal igény benyújtásának időpontjától függően	<u>1716</u>
IV.2.5 A többletfizetési kötelezettség, valamint a „D” vonatkategóriában közlekedett éves, éves pótlólagos vagy évközi menetvonalak esetén elszámolandó pénzügyi előny elszámolásának módja	<u>1817</u>
IV.2.6 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás	<u>2018</u>
IV.2.7 Hipotézise és várható hatása a többletfizetési kötelezettségnek a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal igénylés időpontjának függvényében	<u>2018</u>
IV.2.8 Feladatmegosztás a menetvonal igénylés időpontjának függvényében	<u>2220</u>
IV.3 Menetvonal korábbi lemondását ösztönző elem	<u>2321</u>
IV.3.1 Az ösztönző elem célja	<u>2421</u>
IV.3.2 A menetvonal korábbi lemondási díjának mértéke	<u>2521</u>
IV.3.3 Menetvonal korábbi lemondási díjának elszámolás módja	<u>2622</u>
IV.3.4 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás	<u>2723</u>
IV.3.5 Menetvonal korábbi lemondási díjához kapcsolódó hipotézis és várható hatás ...	<u>2723</u>
IV.3.6 Menetvonal korábbi lemondási díjához kapcsolódó feladatmegosztás	<u>2723</u>
IV.4 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemek	<u>2924</u>

IV.4.1 Vasúti árutovábbítást ösztönző elemek	2924
IV.4.1.1 Az ösztönző elemek hatálya.....	2924
IV.4.1.2 Az ösztönző elemek célja.....	2924
IV.4.1.3 Pénzügyi előny mértéke	2924
IV.4.1.4 Pénzügyi előny feltétele	2924
IV.4.1.5 A kedvezmény mértéke	3125
IV.4.1.6 A díjfizetés alóli mentesülés elszámolásának módja	3126
IV.4.1.7 Vasúti árutovábbítást támogató ösztönző elem várható hatása	3327
IV.4.2 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem.....	3428
IV.4.2.1 Az ösztönző elem hatálya.....	3428
IV.4.2.2 Az ösztönző elem célja	3428
IV.4.2.3 Az ösztönző elem támogatásának mértéke	3428
IV.4.2.4 A szórt küldemények támogatásának elszámolás módja	3428
IV.4.2.5 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem várható hatása	3428
IV.4.3 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemekhez kapcsolódó feladatmegosztás	3529
IV. 5 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elemek	3630
IV.5.1 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elemek	3630
IV.5.1.1 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségének célja.....	3630
IV.5.1.2 A többletfizetési kötelezettség mértéke	3630
IV.5.1.3 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elem elszámolásának módja	3832
IV.5.1.4 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása	3932
IV.5.2 Rakodási célra igénybe vehető vágányokhoz, rakodóterületekhez való hozzáférésre vonatkozó ösztönző elem.....	4534
IV.5.2.1 Az ösztönző elem célja	4534
IV.5.2.2 A többletfizetési kötelezettség mértéke	4534
IV.5.2.3 Az ösztönző elem elszámolásának módja	4635
IV.5.2.4 Rakodási célra igénybe vehető vágányokhoz, rakodóterületekhez való hozzáférésre vonatkozó ösztönző elem várható hatása	4635
IV.5.3 Kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elem	4636
IV.5.3.1 Az ösztönző elem hatálya.....	4736
IV.5.3.2 Az ösztönző elem célja	4736
IV.5.3.3 A többletfizetési kötelezettség mértéke	4736
IV.5.3.4 A többletfizetési kötelezettség elszámolásának módja	4736
IV.5.3.5 Pozitív ösztönzés mértéke.....	4736

IV.5.3.6 Kiemelt pályaudvari kapacitás hatékony kihasználásának várható hatása ...	4837
IV.5.4 Egyéb, a vonat közlekedtetésének minőségi paramétereikhez kapcsolódó feladatmegosztás	4837
V. Hálózathatár pontok	5038
V.1 Országhatár	5038
V.2 Belföldi hálózathatár	5038
VI. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény.....	5239
VI.1 Pontosságot ösztönző elem.....	5439
VI.2 Korábbi menetvonal igénylést ösztönző elem	5439
VI.3 Menetvonal korábbi lemondását ösztönző elem.....	5439
VI.4 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem.....	5539
VI.5 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elem.....	5539
VI. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat	5841
VI.1 Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető - Hozzáférésre jogosultak között .	5841
VI.2 Jogvita: Vasút igazgatási szerv hatásköre.....	5841
VII. Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének illetve módosításának módja	6143
VII.1 A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása.....	6143
VII.2 A Teljesítményösztönző Rendszer közzététele	6143
VIII. Kapacitás optimális elosztására ható egyéb tényezők vizsgálata, elemzése.....	6345
IX. Átmeneti rendelkezések	6445

I. A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya

A Teljesítményösztönző Rendszer alanyi hatálya kiterjed:

- a)* az országos nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaságra (a továbbiakban: pályahálózat-működtető),
- b)* a hozzáférésre jogosultra,
- c)* a vasúti igazgatási szervre,
- d)* a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezetre (a továbbiakban: VPE Kft.).

A Teljesítményösztönző Rendszer területi hatálya kiterjed a Magyarországon található országos nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatokra.

II. Jogszabályi háttér

- ~~— A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használat díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv~~
- Az Európai Parlament és Tanács 2012/34/EU Irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról,
- A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII törvény; 55/A. § (1)-(4),
- A vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007.(XII.22.) GKM rendelet; 34. § (1)-(6),
- ~~A nevezett, Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó jogszabályok vonatkozó részei megtalálhatók az 5. számú mellékletben.~~
- A vasúti hálózat-hozzáférési dírendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X.6.) GKM-PM együttes rendelet 5. §.

III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei

~~A Teljesítményösztönző Rendszer kiterjed:~~

- ~~— a vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságára,~~
- ~~- a többletfizetési kötelezettségre a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében,~~
- ~~— a lemondási díjakra,~~
- ~~— 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-működtetőkkel szemben nem támaszthat túlzott jogi és/vagy adminisztrációs terheket.

Az adott menetrendi időszakra vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszer tapasztalatait a VPE Kft. rendszeresen, de legkésőbb az adott menetrendi időszakot 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.

A Teljesítményösztönző Rendszer kiterjed:

- pontosságot ösztönző elemre,

- a többletfizetési kötelezettségre a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében korábbi menetvonal igénylést ösztönző elemre,
- a menetvonal korábbi lemondását ösztönző elemre,
- a környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemekre, valamint
- egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elemekre.

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, terv vagy tény adatok alapján. A vitatott tételek elszámolására a felek megállapodása, vagy a bíróság és/vagy a vasúti igazgatási szerv jogerős határozata alapján kerül sor.

A vágányzárak miatti lemondások, illetve vágányzárak miatti késői megrendelések elszámolási szabályai a Teljesítményösztönző Rendszerből eredő többletfizetési kötelezettségekre nem terjednek ki.

A Teljesítményösztönző Rendszerben használt fogalmak definíciói a 3. számú mellékletben megfogalmazottak alapján értendők.

A Teljesítményösztönző Rendszer célja

A Teljesítményösztönző Rendszernek minden esetben célhoz kötötten kell létrejönnie. A kitűzött célok elérésének ellenőrzése a rendszer működésének elválaszthatatlan része.

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 bír hassanak.

A Teljesítményösztönző Rendszernek ösztönzően kell hatnia a vasúti szolgáltatások tervezhető, optimális kihasználására. 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~~

IV.1 Pontosságot ösztönző elem

A Teljesítményösztönző Rendszer egyik fő eleme a vasúti közlekedés egyik minőségi mutatója, a vonat leközeledtetésének a kiutalt ~~menetvonalhoz~~ ~~menetrendhez~~ viszonyított pontossága. Az ösztönző elem bázisa a ~~menetvonal~~ menetvonalhoz tartozó menetrend 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 tartozó menetrendhez 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.

A késés az az esemény, amikor valamely vonat nem a menetvonal kiutalásához tartozó menetrendnek megfelelően közlekedik valamilyen okból/okokból, a menetvonalhoz tartozó menetrendben kijelölt helyeket későbbi időpontban érinti. A késés, a közlekedési tény időpont és a menetrendben tervezett időpont pozitív különbsége egész percekben mérve.

a) elsődleges késés: A vonatközlekedéshez kapcsolódóan a pályavasúti társaság vagy az integrált vasúti társaság pályavasúti egysége és vállalkozó vasúti társaság vagy az integrált vasúti társaság vállalkozó vasúti egysége viszonyában bekövetkezett zavartatás, amely közvetlenül valamelyik vasúti társaságnak bizonyítottan felróható. Mivel ezek a késési események közvetlenül hatnak a közlekedő vonatra, elsődleges késéseknek nevezzük őket.

b) másodlagos késés: A vonatközlekedtetéshez kapcsolódóan két (vagy több) vasúti társaság viszonyában bekövetkezett elsődleges késés következménye, de okozhatja egy társaság önmagának is. Ez a késés valamely kényszer következménye (pl.: egyvágányú pályán ellenkező irányban nem lehet vonatot indítani, amíg a késett vonat meg nem érkezik az állomásra; a meghirdetett csatlakozás miatt a késett vonat utasait, meg kell várni, vagy a kocsikat át kell sorozni stb.). A „vizsgált” közlekedő vonatnak egy másik késett vonat is okozhat késést, függetlenül attól,

hogy ki a menetvonal tulajdonosa vagy eredetileg milyen okból késett. Az ilyen típusú késéseket másodlagos késéseknek nevezzük.

b. Termékcsoportok

A Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából alapvetően három termékcsoporthoz különböztethetünk meg, személyszállító vonatokat, szerelvény vonatokat, illetve árutovábbító vonatokat, ezekhez eltérő túréshatárok kerülnek megállapításra. A Teljesítményösztönző Rendszer a termékcsoporthoz meghatározásakor a 2014/2015. 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. Túréshatárok

A túréshatár a hálózaton termékcsoporthoz meghatározott olyan nagyságú késés, amely esetén nem következik be pénzügyi hátrány alkalmazásának kötelezettsége. A túréshatár megállapítása a személyszállító, a szerelvény, és az árutovábbító vonatok termékcsoporthoz, perc alapon külön történik.

A túréshatár mértékének megállapításához figyelembe kell venni a Teljesítményösztönző Rendszer meghirdetését megelőző menetrendi évidőszak átlagos pontossági adatait. ~~A túréshatárok perc alapúak.~~

A Túréshatárok:

- ~~személyszállító vonatok~~ esetében a túréshatár: 15 perc,
- ~~szerelvény~~ vonatoknál/vonatok: 40 perc,
- ~~árutovábbító vonatok~~ esetén: 60 perc.

d. Elszámolási pontok

Elszámolási pont kizárólag mérési ponton lehet.

A Teljesítményösztönző Rendszert tekintve kéthárom féle elszámolási pontot különböztethetünk meg, melyek a következők az alábbiak:

- végponti,
- az adott pályahálózat-működtető utolsó mérési pontja,
- egyéb elszámolási pontok (különböző termékcsoporthoz 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 túréshatár érték

kivonásával történik ~~a Teljesítményösztönző Rendszerhez az ösztönző elemhez kapcsolódó kalkuláció.~~




A termékcsoporthoz tartozó tűréshatár érték teljes késésből történő kivonása után, a másodlagos késés, valamint a vis maiorra kódolt késés az elszámolandó fennmaradó késési percekből levonásra kerül. A másodlagos késésekért a feleket pénzügyi hátrány nem terheli, mivel azok nem tartoznak a Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá. A kivonást követően a fennmaradó pozitív ténytől való eltérés percben kifejezett értéke a teljes késéshez tartozó megoszlás szerint kerül okozóhoz rendelésre. A nem kódolt késés minden esetben a pályahálózat-működtető, mint a kódolás biztosításáért felelős szervezet oldalán felmerülő oknak tekintendő.

~~Menetrendi hiba kódolására a pályahálózat-működtetőnek kizárólag abban az esetben van lehetősége, ha ki tudja mutatni, hogy a VPE Kft. részére átadott helytálló és pontos pályahálózati alapadatok, forgalmi szabályozási követelmények, információk ellenére a menetvonal nem megfelelő kiserkesztéséből, kiutalásából ered a késés. Ez esetben is az elszámolás során a menetrendi hibára kódolt késésért fizetendő pénzügyi hátrányt a hozzáférésre jogosulttal szemben a pályahálózat-működtető rendezi, mivel a Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából ők állnak egymással szerződéses jogviszonyban. Ezt követően nyílik lehetősége a pályahálózat-működtetőnek a menetrendi hibából adódó, teljesített fizetési kötelezettségét érvényesíteni a VPE Kft. vel szemben.~~

Példa:

1. számú táblázat

	perc
Késés elszámolási ponton	$x=y+z+v+w+q-c$
Elszámolási pontig felmerült összes késés	$u=y+z+v+w+q$
előbbiekből Pályahálózat-működtetői okból felmerülő késés	y
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	$w' = w / (u - q - v)$
	
II.1	
Hozzáférésre jogosultat terhelő arányosított percek száma	$z'' = z' * x'$
Pályahálózat-működtetőt terhelő arányosított percek száma	$y'' = y' * x'$
Pályahálózat-működtetőt a nem kódolt késések miatt terhelő arányosított percek száma	$w'' = w' * x'$

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. ~~aA~~ 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~~ határérték 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. Korridor vonatok késése után pénzügyi hátrány, fizetési kötelezettség nem keletkezik.

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, forgalom szabályozási követelmények, információk ellenére a menetvonal nem megfelelő kiutalásából, a menetrend nem megfelelő kiserkesztéséből 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.

2. számú táblázat

Pénzügyi hátrányok elszámolása az okozott késések bázisán

Pénzügyi hátrány késés miatt	p (Ft/perc)
Pályahálózat-működtető által fizetendő pénzügyi hátrány	$(y''+w'')*p$
Hozzáférésre jogosult által fizetendő pénzügyi hátrány	$z'' *p$

Többletfizetési kötelezettség IV.1.1 a- Az ösztönző elem elszámolás módja

Az elszámolás folyamata:

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.

2.1. 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.

3.2. A pályahálózat-működtető a hozzáférésre jogosultak hó végi egyenlegeit összesíti.

4.3. A pályahálózat-működtetők előállítják a Teljesítményösztönző Rendszerből adódó elismert előnyök és hátrányok elszámolására a számlamellékletet.

IV.1.2 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis és várható hatása

A vonatközlekedés 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.

Az átlagos végállomási késés vizsgálata a pontossági elemzések során történik, termékcsoportonkénti bontásban.

Személyszállítás esetében a pontosság növekedésének kívánatos eredménye, hogy a termékcsoportba tartozó az érintett menetrendi időszak alatt leközlekedett nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése nem haladja meg a 20 percet.

Az árutovábbítás esetében a pontosság növekedésének kívánatos eredménye, hogy a termékcsoportba tartozó vonatkategóriákban leközlekedtetett, nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése az egész menetrendi időszak átlagát tekintve alacsonyabb, mint 60 perc az ösztönző elem hatására.

Az egyes termékcsoportok/vonatkategóriák esetén a termékcsoportba/vonatkategóriába tartozó menetvonalak átlagos végállomási késésének meghatározása a következőképpen történik:

1. Az adott menetrendi időszak alatt a vizsgált termékcsoporton/vonatkategórián belül leközlekedett vonatok számának meghatározása.

2. A vizsgált termékcsoporthoz/vonatkategóriában leközlekedett menetvonalak összes, a vizsgált időszak (menetrendi időszak) alatt keletkezett végállomási késésének összege.

3. A vizsgált termékcsoporthoz/vonatkategóriába tartozó menetvonalak átlagos végállomási késése a vizsgált menetrendi időszak alatt keletkezett végállomási késésének összege és ezen időszak alatt leközlekedett vonatok számának hányadosa.

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.

IV.1.3 Az ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás

A vonat leközlekedtetésének 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 fogadását követően a VPE Kft. a. Az adatok fogadását követően a tényadatokat hozzárendeli a már rendelkezésre álló terv adatokhoz, majd . 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. megfelelő tervezhetősége érdekében a pályahálózat-működtetők bevonásával elvégzi a IX. fejezetben meghatározott vizsgálatokat.

IV.2 Korábbi menetvonal-igénylés időpontjának függvényében igénylést ösztönző elem

A menetvonalak jelentős része 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.

IV.2.1 Az ösztönző elem hatálya

Az ösztönző elem hatálya a HÜSZ 4.3.1 és 4.3.2-es pontjaiban szereplő határidőknek megfelelően benyújtott éves, éves pótlólagos, évközi, egyedi valamint az azonnali menetvonal igényekre terjednek ki.

IV.2.2 Az ösztönző elem célja

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.

IV.2.3 Pénzügyi előny biztosítása a menetvonal igénylések korai benyújtása esetén „D” vonatkategóriára vonatkozóan

A „D” vonatkategória sajátosságait figyelembe véve az ezen kategóriában közlekedtetett éves, éves pótlólagos vagy évközi menetvonalak pénzügyi előnyhöz jutnak az ösztönző elem által. Az ösztönző elem keretében meghatározott pénzügyi előny mértékét a 3. számú táblázat tartalmazza.

3. számú táblázat

A pénzügyi előny mértéke a menetvonal típusától függően „D” vonatkategória esetén

<u>Menetvonal típusa</u>	<u>Pénzügyi előny mértéke (az alapszolgáltatások díjának %-a)</u>
<u>Éves menetvonal igény</u>	<u>15%</u>
<u>Éves pótlólagos menetvonal igény</u>	<u>10%</u>
<u>Évközi menetvonal igény</u>	<u>5%</u>

IV.2.4 A többletfizetési kötelezettség mértéke a menetvonal igény benyújtásának időpontjától függően

Amennyiben a hozzáférésre jogosult a menetvonal igénylését a tervezett közlekedtetés napját megelőző 5. nap 00:00 óráig a VPE Kft-hez benyújtja többletfizetési kötelezettsége nem keletkezik. Az e határidőt követően beérkező menetvonal igénylésekre vonatkozóan az ösztönző elem mértéke az igénylés időpontjának, a választott menetrend típusának (katalógus menetvonal, a menetvonal igénylés alapján szerkesztett menetrend, vagy operatív közlekedés), valamint a vonat kategóriájának függvényében kerül megállapításra. A többletfizetési kötelezettség mértéke leközlekedett, vagy részben leközlekedett (útközben lemondott) menetvonalak esetében a vonat tényadatai alapján történik.

A többletfizetési kötelezettség mértékét a 4. számú táblázat tartalmazza.

4. számú táblázat

A többletfizetési kötelezettség mértéke a menetvonal igény benyújtásának időpontjától függően

<u>Menetvonal igénylés időpontja a tervezett közlekedési időpontot megelőző</u>	<u>Többletfizetési kötelezettség katalógus vagy menetvonal igénylés alapján szerkesztett menetrend esetén (Alapszolgáltatások díjának %-a)</u>		<u>Többletfizetési kötelezettség operatív menetvonal esetén (Alapszolgáltatások díjának %-a)</u>	
	<u>A, B vonatkategória</u>	<u>C, D, E vonatkategória</u>	<u>A, B vonatkategória</u>	<u>C, D, E vonatkategória</u>
<u>5. napig</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<u>5 nap-24 óra közötti időpontban</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>3</u>
<u>24 órán belül</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>6</u>	<u>7</u>

IV.2.5 A többletfizetési kötelezettség, valamint a „D” vonatkategóriában közlekedett éves, éves pótlólagos vagy évközi menetvonalak esetén elszámolandó pénzügyi előny elszámolásának módja

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 abban az esetben, ha a menetvonal felhasználásra kerül.

A többletfizetési kötelezettség felszámítására kizárólag leközlekedtetett vonatok esetében kerülhet sor a vonat tényadatai alapján.

~~A 2014/2015-ös 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~~

~~óraig a VPE Kft.-hez benyújtja, úgy csak a menetvonal biztosítási díjat köteles megfizetni. Az e határidőt követően beérkező, és operatív módon leközelekedtetni 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~~Az ösztönző elem menetvonal biztosítási díj

komponense után járó, a 3. számú táblázatban meghatározott pénzügyi előny azon pályahálózat-működtető által nyújtandó, illetve a 4. számú táblázatban szereplő százalékos érték annak a pályahálózat-működtetőnek fizetendő, amelynek a pályahálózatán a menetvonal indulási állomása elhelyezkedik.

Az alapszolgáltatási díjalapszolgáltatások díjának közlekedtetési díj komponense után fizetendő, a 3. valamint a 4. számú táblázat~~ok~~ban 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. valamint a 4. számú táblázat~~ok~~ban meghatározott pénzügyi előny, illetve többletfizetési százalékot.

IV.2.6 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás

Veszélyhelyzet esetén a pályahálózat-működtető jogosult visszavonni a hozzáférésre jogosult által igényelt menetvonalat, így a hozzáférésre jogosultnak új menetvonalat igényelhet. Az újból megigényelt menetvonalra nem vonatkoznak az ebben a pontban rögzített többletfizetési kötelezettség szabályai, amennyiben a hozzáférésre jogosult az új megrendelésben ezt jelöli.

IV.2.7 Az ösztönző elem hipotézise és várható

A többletfizetési kötelezettség felszámítása következtében az „A”, „B” vonatkegóriákban igényelt azonnali menetvonal igénylések száma a Teljesítményösztönző Rendszer időbeli hatályával azonos menetrendi időszak alatt ezen kategóriákban közlekedtetni kívánt összes menetvonal igényléshez viszonyított aránya nem éri el az 1 százalékot összességében, a „C”, „D”, valamint „E” kategóriák esetében pedig nem haladja meg a 35 százalékot. Az „A”, „B” vonatkegóriákban igényelt azonnali menetvonalakból nagyobb arányt képviselnek a katalógus menetvonalak, mint az operatív menetvonalak. Száma a TÖR időbeli hatályával azonos menetrendi időszak alatt ezen kategóriákban közlekedtetni kívánt összes azonnali menetvonal igényléshez viszonyított aránya nagyobb, mint az „A”, „B” vonatkegóriákban igényelt azonnali, de nem katalógus menetvonalak számának aránya a TÖR időbeli hatályával azonos menetrendi időszak alatt ezen kategóriákban közlekedtetni kívánt összes azonnali menetvonal igényléshez viszonyítva.

A „C”, „D”, valamint „E” vonatkegóriákban igényelt katalógus menetvonalak száma a TÖR időbeli hatályával azonos menetrendi időszak alatt ezen kategóriákban közlekedtetni kívánt összes azonnali menetvonal igényléshez viszonyított aránya nagyobb, mint az „C”, „D”, valamint „E” vonatkegóriákban igényelt azonnali, de nem katalógus menetvonalak számának aránya a TÖR időbeli hatályával azonos menetrendi időszak alatt ezen kategóriákban közlekedtetni kívánt összes azonnali menetvonal igényléshez viszonyítva.

Az ösztönző elem által elvárt további cél, hogy a „D” vonatkegória tekintetében legalább az igényelt és leközlekedtetett menetvonalak 35 százaléka éves vagy éves pótlólagos menetvonal igénylésként kerüljön benyújtásra a VPE Kft-hez.

a) Az azonnali menetvonal igénylések összes megrendeléshez viszonyított arányának számítása a 2014/2015. menetrendi időszak során

1. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt , a közlekedtetést megelőző 5. napon belül igényelt menetvonal igények számának meghatározása („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra).

2. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt összes menetvonal igénylés számának meghatározása („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra).

3. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt, a közlekedtetést megelőző 5. napon belül igényelt menetvonal igények számának és a menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt összes menetvonal igénylés számának a hányadosa százalékban meghatározva külön-külön („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra külön-külön).

b) Az „A”, „B” valamint a „C”, „D”, „E” vonatkategóriákban igényelt katalógus menetvonalak számának az ugyanezen kategóriákban közlekedtetni kívánt összes azonnali menetvonal igényléshez viszonyított arányának meghatározása

1. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt katalógus menetvonalak számának meghatározása („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra)

2. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igénylések számának meghatározása („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra)

3. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt katalógus menetvonalak számának és a menetrendi időszak közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igénylések számának a hányadosa százalékban meghatározva külön-külön („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra külön-külön).

c) Az „A”, „B” valamint a „C”, „D”, „E” vonatkategóriákban igényelt azonnali, de nem katalógus menetvonalak számának az ugyanezen kategóriákban közlekedtetni kívánt összes azonnali menetvonal igényléshez viszonyított arányának meghatározása

1. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt azonnali, de nem katalógus menetvonalak számának meghatározása („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra)

2. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igénylések számának meghatározása („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra)

3. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt azonnali, de nem katalógus menetvonalak számának és a menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igénylések számának a hányadosa százalékban meghatározva külön-külön („A”, „B” vonatkategóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkategóriákra külön-külön).

d) A D vonatkategóriában éves vagy éves pótlólagos menetvonal igénylésként benyújtott és leközeledtetett igények aránya a kategóriában igényelt és leközeledtetett összes menetvonalhoz viszonyítva:

1. A menetrendi időszak során közlekedtetett éves, éves pótlólagos és évközi menetvonal igényként a VPE Kft-hez benyújtott „D” vonatkategóriába tartozó menetvonal igénylések száma.

2. A „D” vonatkategóriában igényelt és leközeledtetett összes menetvonal igény darabszáma.

3. A menetrendi időszak során közlekedtetett éves, éves pótlólagos vagy évközi menetvonal igényként „D” vonatkategóriába tartozó menetvonal igénylések száma és „D” vonatkategóriában igényelt és leközeledtetett összes menetvonal igény darabszámának a hányadosa százalékban meghatározva.

IV.2.8 Feladatmegosztás a menetvonal igénylés időpontjának függvényében

A többletfizetési kötelezettséget a pályahálózat-működtetők számítják ki és annak figyelembevételével végzik a havonkénti számlázást a hozzáférésre jogosultak felé.^A

IV.3 Menetvonal korábbi lemondását ösztönző elem

~~A menetvonal korábbi lemondása különös jelentőséggel bír a szabad pályakapacitás rendelkezésre állásának a meghatározásához, mivel a késői lemondás indokolatlanul foglalja a valójában szabad kapacitást, meggátolva ezzel más igények kiutalhatóságát. Jelenleg a menetrendi időszak kezdetét követően igényelt menetvonalak meghatározó mennyisége jelenleg 24 órán belüli igénylésként kerül benyújtásra, ami a pályahálózat-működtető erőforrás biztosítási, elosztási, tervezési munkálatait is megnehezíti. így ezen időponton 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 (2014/2015. 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 (2014/2015. 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 egy menetvonal lemondásra 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.~~

~~A —, még értékesíthetőnek tekinthető. A lemondási díjak időávok ennek figyelembevételével kerülnek meghatározásra.~~

IV.3.1 Az ösztönző elem célja

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, mely azt a kiutalt menetvonalon vonat~~

közlekedtetésére célt kívánja szolgálni, hogy amennyiben a menetvonal részben vagy egészben nem kerül sor került felhasználásra, a vonatmenetvonal lemondását a menetvonal jogosultjának kezdeményeznie kell jogosultja minél korábbi időpontban kezdeményezze 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 időszak ennek figyelembevételével kerülnek meghatározásra.~~

AIV.3.2 A menetvonal korábbi lemondási díjának mértéke

A menetvonal korábbi lemondási díjakdíja az alapszolgáltatási díjalapszolgáltatások díjának 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, vonatkategóriánként eltérően~~ kerülnek meghatározásra, a lemondás időpontjának a tervezett leközlekedés időpontjához viszonyítva, annak érdekében, hogy a lemondás a lehető leghamarabb történjen meg a kapacitás mielőbbi felszabadulása érdekében.

4A korábbi menetvonal lemondási díjak mértékét az 5. számú táblázat tartalmazza.

~~Lemondási díjak~~

5. számú táblázat

Menetvonal korábbi lemondási díja a lemondás időpontjának függvényében

Lemondás időpontja a tervezett közlekedési időponthoz képest	Fizetendő díj (Alapszolgáltatási díj %-a a) <u>Fizetési kötelezettség A,B vonatkategóriára (alapszolgáltatások díjának %-a)</u>)	Fizetési kötelezettség C,D,E vonatkategóriára (alapszolgáltatások díjának %-a)
Tervezett közlekedési időpontot megelőző 5 napig	0	0
Tervezett közlekedési időpontot megelőző 5 nap és 24 óra közötti időpontban	1	2
Tervezett közlekedési időpontot megelőző 24 órán belül	3	4
Tervezett közlekedési időpontot követő 24 órán belül (amennyiben a vonat közlekedtetése nem kezdődött meg)	5 6	7
Lemondás nélkül/ tervezett közlekedési időpontot követő 24 órán túl	100	100

IV.3.3 Menetvonal korábbi lemondási díjának elszámolás módja

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

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

A lemondási díjak elszámolásának módja:

Az ~~alapszolgáltatási díj~~alapszolgáltatások díjának menetvonal biztosítási díj komponense után fizetendő, ~~a 4~~az 5. számú táblázatban meghatározott százalékos érték annak a pályahálózat-működtetőnek fizetendő, amelynek a pályahálózatán a lemondott, vagy le nem mondott, le nem közlekedtetett menetvonal indulási állomása elhelyezkedik.

Az ~~alapszolgáltatási díj~~alapszolgáltatások díjának közlekedtetési díj komponense után fizetendő, ~~a 4~~az 5. 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~~5. számú táblázatban meghatározott lemondási százalékot.

Amennyiben a hozzáférésre jogosult érdekkörében felmerült okból a menetvonal vége nem került felhasználásra, a menetvonal fel nem használt részére jutó közlekedtetési díj 30 százaléka kerül lemondási díjként felszámításra. Lemondott, illetve le nem mondott és le nem közlekedett (teljes útvonalon elmaradt) menetvonalak esetén a menetvonal megrendelésében szereplő terv adatok alapján kerül felszámításra a lemondási díj.

IV.3.4 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás

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.

IV.3.5 Menetvonal korábbi lemondási díjához kapcsolódó hipotézis és várható hatás

A menetvonal lemondási díjak következtében a lemondott menetvonalak minimum 90 százalékanál a lemondás ideje a 2014/2015. menetrendi időszak során a közlekedtetés időpontját megelőzően átlagosan az 5. napig megtörténik, ezáltal a kapacitás bővül. A vizsgálatnak csupán a menetrendi időszak kezdetét követően lemondott menetvonalak képezik részét. A részben leközlekedtetett menetvonalak száma (kivétel a külföldről érkező, határállomásról tovább nem közlekedő, a hozzáférésre jogosult által a pályahálózat-működtető számára jelzett le nem közlekedések) a Teljesítményösztönző Rendszer időbeli hatálya alatt összességében nem éri el a 4000 darabot.

A menetvonal lemondások százalékos arányának megállapítása a tervezett igénybevétel időpontját megelőző 5. napig a következőképpen történik:

1. A menetrendi időszak kezdetét követően lemondott menetvonalak listázása
- 1.2. Az 1. pontban listázott menetvonalak közül azon menetvonalak számának meghatározása, amelyek lemondása a tervezett közlekedtetés időpontját megelőzően minimum 5 nappal megtörtént
3. A vizsgált termékcsoporthoz tartozó lemondott menetvonalak átlagos lemondási darabszáma a vizsgált időszak alatt, azaz a tervezett közlekedtetés időpontját megelőzően minimum 5 nappal lemondott menetvonalak számának és a menetrendi időszak kezdetét követően lemondott menetvonalak számának a hányadosa százalékban meghatározva.

IV.3.6 Menetvonal korábbi lemondási díjához kapcsolódó feladatmegosztás

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. ~~A GYSEV Zrt. pályahálózatán a lemondási díjak elszámolási szabályaihoz kapcsolódóan a jelen Teljesítményösztönző Rendszer IV.2. pontjában meghatározott, a GYSEV Zrt. pályahálózatán érvényes menetvonal felhasználásra vonatkozó speciális szabály a lemondási díjak elszámolása során is alkalmazandó. Amennyiben egy kiutalt menetvonal adataiban a hozzáférésre jogosult változtatást hajt 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 elemek

IV.4.1 Vasúti árutovábbítást ösztönző elemek

A közúti közlekedés magasabb közvetlen és közvetett környezetkárosító hatását, valamint a közúti torlódásokat nagymértékben csökkenti, ha az áruforgalom nagyobb része a közút helyett vasúton bonyolódik. A tehergépjárművek növekvő mennyisége nagymértékben hozzájárul a közutak elhasználódásához, melyek karbantartása, javítása nagy költséggel jár, így az átterelés emiatt is indokolt.

IV.4.1.1 Az ösztönző elemek hatálya

- a) közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban,
- b) kiemelt országhatárok között történik a közútról átterelt áru továbbítása,
- c) kiemelt szolgálati helyek között történik az árutovábbítás.

IV.4.1.2 Az ösztönző elemek célja

A vasúti árutovábbítást támogató ösztönző elem azt a célt kívánja szolgálni, hogy növelje a vasúti áruszállítás versenyképességét más szállítási módokkal szemben, elősegítve ezzel a vasúti pályahálózat fenntartásának költséghatékonyságát, az áruforgalom átterelését a vasúti pályahálózatra és a közutak tehermentesítését.

IV.4.1.3 Pénzügyi előny mértéke

A hozzáférésre jogosult az adott menetvonalért fizetendő hálózat hozzáférési díjból az alapszolgáltatásokért fizetendő díjak megfizetésének 5. számú táblázatban meghatározott százaléka alól mentesül, amennyiben kimutathatóan közútról átterelt áruforgalmat a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton minimum 200 km szállítási távolságra vasúti szállítással bonyolít le. alapszolgáltatások díjának meghatározott százaléka alól mentesül.

A kedvezmény alapja az érintett menetvonal után fizetendő alapszolgáltatási díj bruttótonna arányos része.

IV.4.1.4 Pénzügyi előny feltétele

- a) közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban: a hozzáférésre jogosult által egyértelműen és kimutatható módon igazolt, a közútról vasútra átterelt áru vasúton történő elszállítása esetén, az érintett menetvonal után fizetendő alapszolgáltatási díj bruttótonna arányos része, minimum 300 km távolságban,
- b) Kimutathatóan kiemelt országhatárok között történik a közútról átterelt áru továbbítása: a hozzáférésre jogosult által egyértelműen és kimutatható módon igazolt a közútról vasútra átterelt áru vasúton történő elszállítása,

Az ösztönző elem hatálya alá tartoznak az alábbi szolgálati helyek:

- Rajka Oh. (08896)

- Öriszentpéter Oh. (07740)
- Sopron határ (07963)
- Szentgotthárd Oh. (06064)

Az a) és b) pont vonatkozásában kimutathatóan közútról átkerelt áruforgalomnak számít az az áru, amelyre vonatkozóan a hozzáférésre jogosult a cégjegyzésre jogosult képviselője vagy képviselői írásban jognyilatkozatot tesz(nek) a pályahálózat-működtető felé arról, hogy a vasúti pályahálózaton elszállítani kívánt áru a megelőző menetrendi ~~év során közúti szállítási móddal került továbbításra annak rendeltetési célállomására.~~ időszak során közúti szállítási móddal került továbbításra annak rendeltetési állomására. Az ösztönző elemre való jogosultság elbírálása pályahálózat-működtetőként történik. A közútról átkerelt áru mennyiségének az érintett menetvonal esetében a teljes szállított árumennyiséget kell képeznie. A megrendelés abban az esetben tekinthető érvényesnek, amennyiben a hozzáférésre jogosult a megrendeléssel egyidejűleg benyújtja a szükséges jognyilatkozatot és a pályahálózat működtetők által megkövetelt egyéb dokumentumokat, valamint jelzi azt, hogy a benyújtandó menetvonal az ösztönző elem hatálya alá tartozik.

~~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.~~

5. számú táblázat

c) ~~Alapszolgáltatási díjkiemelt~~ szolgálati helyek között történik az árutovábbítás: az ösztönző elem hatálya alá tartozó szolgálati helyek között közlekedik a vonat minimum 50 km-es távolságban, maximum bruttó 700 tonna vonatterhelés egyidejű teljesülése esetén.

Az ösztönző elem hatálya alá tartoznak az alábbi szolgálati helyek:

- Soroksár - Terminál (11064)
- Soroksári út Rendező (40196)
- Budaörs (01032)
- Győr (01289)
- Székesfehérvár (03269)
- Debrecen (13912)
- Fényeslitke-Déli rpu (42127)

IV.4.1.5 A kedvezmény mértéke

A IV.4.1.1 pontban meghatározott elemek a) és b) bekezdéseiben felsorolt ösztönző elemek esetében a kedvezmény mértéke időarányosan kerül kivezetésre. Ennek célja, hogy az első időszakban biztosított magasabb kedvezményes érték ne szűnjön meg olyan átmenet nélkül, ami veszélyezteti a közútról áttért új árumennyiség vasúton tartását. A kedvezmény mértékét a 6. számú táblázat tartalmazza. A következő évekre vonatkozó kedvezményeket a következő évekre vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszere fogja meghatározni.

6. számú táblázat

Alapszolgáltatások díjának megfizetése alóli mentesülés mértéke

A közútról áttért áruval a vasúti forgalomban megtenni kívánt távolságKedvezményezett időszak (dátumtól-dátumig)	Fizetési kötelezettség alóli mentesülés mértéke (Alapszolgáltatási díj százalékaalapszolgáltatások díjának %-a)
200 km – 250 km1. évben	1580
250 km – 300 km	40
300 km fölött	70

A IV.4.1.1 pontban meghatározott elemek c) bekezdésben meghatározott ösztönző elem esetében a kedvezmény mértéke vonatterhelés függvényében kerül megállapításra, melynek mértéke bruttó 500 tonna vonatterhelésig az alapszolgáltatásért fizetendő díj 70%-a, bruttó 501 és 700 tonna vonatterhelésig az alapszolgáltatásért fizetendő díj 30%-a.

IV.4.1.6 A díjfizetés alóli mentesülés elszámolásának módja

A vasúti árutovábbítást ösztönző elemek külön-külön értelmezendők, az elemek nem összevonhatóak egymással, azaz egy menetvonal során egy pénzügyi előny érvényesíthető. A vasúti árutovábbítást 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.

Példa a díjfizetés alóli mentesülés mértékének számítására:

6. számú táblázat

A kimutatható módon igazolt, a közútról vasútra áttért áru mennyisége:	140 tonna
--	-----------

Ebből a 2013/254986/0 számú menetvonalban továbbítani kívánt áru mennyisége:	140 tonna
A menetvonalban továbbított összes áru mennyisége:	1600 tonna
A közútról átkerelt áruval a vasúti forgalomban megtenni kívánt távolság:	270 km
Menetvonal magyarországi hossza:	290 km
Vonatkilométer alapú közlekedtetési díj:	391 Ft/vkm

A feltételek teljesülését a pályahálózat-működtetők ellenőrzik, mely szerint a kedvezmény elszámolására kizárólag a leközlekedtetett vonat tényadatai alapján kerül sor a számlán külön feltüntetve.

A IV.4.1.1 pontban meghatározott elemek c) bekezdésben felsorolt ösztönző elem esetében az elszámolás módját egy példán keresztül a 7. számú táblázat és a 8. számú táblázat tartalmazza.

7. számú táblázat

Díjfizetés alóli mentesülés elszámolásának módja

<u>A menetvonalban továbbított összes áru mennyisége:</u>	<u>600 tonna</u>
<u>Menetvonal hossza Soroksár-Terminál és Székesfehérvár között:</u>	<u>81 km</u>
<u>Vonatkilométer alapú közlekedtetési díj:</u>	<u>156 Ft/vkm</u>
<u>Bruttótonna alapú közlekedtetési díj:</u>	<u>0,23 Ft/bruttótonnakm</u>

Számítás:

78. számú táblázat

	Képlet	Számítás
Kedvezmény alapja		
<u>Bruttótonna-arányos alapszolgáltatási díjalapszolgáltatások díja</u>	Menetvonal biztosítási díj + az átkerelt árumennyiségre jutó közlekedtetési díj	572 + (29092 + (81 km * 391 + 290*140156 + 81*600*0,23) = 123.30023.906 Ft
Kedvezmény összesen	Kedvezmény alapja * <u>5. számú táblázatban meghatározott, alapszolgáltatási díj megfizetése alóli mentesülés mértéke bruttótonnára érvényes százalékos</u>	123.30023.906 * 0,4 = 49.3203 = 7.172 Ft

	<u>kedvezmény</u>	
--	-------------------	--

Tehát a teljes fizetendő ~~alapszolgáltatási díjból 49.320~~alapszolgáltatások díjából 7.172 Ft megfizetése alól mentesül a hozzáférésre jogosult.

IV.4.1.7 Vasúti árutovábbítást támogató ösztönző elem várható hatása

Az a) és b) pontok esetében új fuvarok szerzése, az áruk közútról vasútra történő áttelése. A c) pont esetében az ösztönző elem hatására a kimutatható környezetbarát közlekedési módú, közútról vasúti közlekedésre áttelert forgalom nagyságrendje a 2013/2014. menetrendi időszak azonos időszakára vonatkozó nagyságrendjéhez képest nem változik, azaz az eddigi vasúti árutovábbítás darabszámát meg tudja tartani.

IV.4.2 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem

IV.4.2.1 Az ösztönző elem hatálya

A vasúti árutovábbításhoz kapcsolódó ösztönző elem azon belföldi menetvonalakra vonatkozik, melyek:

- sem kezdő, sem végpontja nem országhatár,
- a megrendeléssel egyidejűleg bármely állomáson tolatási tevékenység megrendelésre, vagy a szolgáltatás megrendeléskor rögzítésre kerül a rakodási célra kijelölt vágányra, vágányról; állomásból kiágazó saját célú vasúti pályahálózatra/ról (iparvágány); rendezés céljából,
- a menetvonal hossza nem haladja meg a 80 km-t,
- a vonat bruttótonna tömege nem haladja meg az 1000 tonnát,

IV.4.2.2 Az ösztönző elem célja

Az ösztönző elem azt a célt kívánja szolgálni, hogy az ösztönző elem hatálya alá tartozó menetvonalak esetében a vasúti árutovábbítást helyezze előtérbe a közúti árufuvarozással szemben, segítve ezzel a forgalom vasúton tartását. Figyelembe véve az Európai Unió 2011-2020-as Közlekedéspolitikai Fehér Könyvében szereplő célkitűzéseket a közlekedésből származó káros anyagok kibocsátásának csökkentésére, a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálására, beleértve az energiahatékonyabb módok nagyobb arányú használatát.

IV.4.2.3 Az ösztönző elem támogatásának mértéke

A kedvezmény alapja a hozzáférésre jogosult által igényelt menetvonalért fizetendő alapszolgáltatásért fizetendő díj 15 százaléka.

IV.4.2.4 A szórt küldemények támogatásának elszámolás módja

A szórt küldeményt 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.

A feltételek teljesülését a pályahálózat-működtetők ellenőrzik, mely szerint a kedvezmény elszámolására kizárólag a leközlekedtetett vonat tényadatai alapján kerül sor a számlán külön feltüntetve.

IV.4.2.5 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem várható hatása

Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis az, hogy az érintett vonatok darabszámának 5%-os növekedése következik be az előző menetrendi időszak adataihoz képest.

IV.4.3 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemekhez kapcsolódó feladatmegosztás

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.

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

IV.5.1 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elemek

A 2014/2015-ös menetrendi ~~évben—egyéb~~időszakban a vonatközlekedtetéshez kapcsolódó ~~minőségi—paraméterek~~reszolgáltatások időbeli tervezhetőségének vonatkozóan négy teljesítményösztönző elem jelenik meg:

- személyzetbiztosításhoz kapcsolódó többletfizetési kötelezettség
- személyzetbiztosításhoz kapcsolódó lemondási díj
- tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettség
- tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó lemondási díj

IV.5.1.1 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségének célja

A személyzetbiztosításhoz és tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési és lemondási díj azt a célt kívánja szolgálni, hogy az ehhez kapcsolódó vezénylési kapacitás kihasználtság hatékonyabb, tervezhetőbb legyen.

IV.5.1.2 A többletfizetési kötelezettség mértéke

Szolgalat megszakítás-, szolgalat-szünetelés felfüggesztése szolgáltatás igénybevétele esetén személyzetbiztosítási díj, tolatószemélyzet biztosítása esetén tolatószemélyzet biztosítási díj kerül felszámításra.

A szolgáltatások igényléséhez kapcsolódó többletfizetési kötelezettség mértékét a 9. számú táblázat tartalmazza.

9. számú táblázat

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó
többlétfizetési kötelezettségek

<u>Szolgáltatás igényléséhez kapcsolódó többlétfizetési kötelezettség</u>		
<u>rendelés időpontja</u>	<u>Személyzetbiztosítás esetén fizetendő többlétfizetés mértéke a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)</u>	<u>Tolatószemélyzet biztosítás esetén fizetendő többlétfizetés mértéke a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)</u>
<u>Előző hó 20. napját megelőzően</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<u>előző hónap 20. napját követően és legalább 8 nappal a szolgáltatás igénybevétele előtt</u>	<u>20</u>	<u>5</u>
<u>8 napon belül</u>	<u>50</u>	<u>15</u>

Az indokolatlan kapacitásfoglalás elkerülése érdekében indokolt a menetvonal
igénylésnél alkalmazott gyakorlathoz hasonlóan lemondási díj alkalmazása. A
szolgáltatásokhoz kapcsolódó lemondási díjak mértékét a 10. számú táblázat
tartalmazza.

10. számú táblázat

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó
lemondási díj

<u>Szolgáltatás lemondásához kapcsolódó díj</u>		
<u>lemondás időpontja a szolgáltatás tervezett igénybevételének időpontját megelőzően</u>	<u>Személyzetbiztosítás esetén fizetendő lemondási díj a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)</u>	<u>Tolatószemélyzet biztosítás esetén fizetendő lemondási díj a szolgáltatási díjhoz viszonyítva (%)</u>
<u>legalább 8 nappal</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<u>8 napon belül</u>	<u>30</u>	<u>10</u>
<u>Lemondás nélkül és az igénybevétel elmulasztásával</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

IV.5.1.3 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elem elszámolásának módja

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettség minden esetben a hozzáférésre jogosultnál keletkezik a pályahálózat-működtető felé. A pályahálózat-működtető a szolgáltatások igénylési időpontjának függvényében számlázza a többletfizetési kötelezettséget.

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításhoz kapcsolódó lemondási díjakat a rendszerben meghatározott sávós eloszlás szerint számlázza ki a hozzáférésre jogosultaknak a pályahálózat-működtető.

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 a 8. számú táblázat tartalmazza.~~

8. számú táblázat

~~A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó többletfizetési kötelezettségek~~

Szolgáltatás igényléséhez kapcsolódó többletfizetési kötelezettség		
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	45

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

A tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás esetében a többletfizetési kötelezettség számításának alapja a megrendelt és a naplózott tényadatok közül minden esetben a magasabb többletfizetési kötelezettséget eredményező tétel.

A tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás lemondása esetén a többletfizetési kötelezettség számításának alapja a megrendelésben szereplő mennyiség. ~~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 9. számú táblázat tartalmazza.

9. számú táblázat

~~A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításához kapcsolódó lemondási díj~~

Szolgáltatás lemondásához kapcsolódó díj		
lemondás időpontja a szolgáltatás tervezett igénybevételének 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 leközeledtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága~~

~~A vonatközeledés 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 leközeledett, személyszállítás termékcsoportba tartozó, nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése nem haladja meg a 20 percet. Az átlagos végállomási késés vizsgálata a pontossági elemzések során történik, termékcsoportonkénti 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 közlekedett vonatok számának meghatározása.~~

IV.5.

~~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. 4 Szolgáltatások 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 2014/2015. 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~~

~~A menetvonal lemondási díjak következtében a lemondott menetvonalak minimum 90 százalékánál a lemondás ideje a 2014/2015. 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:~~

- ~~2. A menetrendi év kezdetét követően lemondott menetvonalak listázása~~

~~3.4. Az 1.tervezhetőségét pontban listázott menetvonalak közül azon menetvonalak számának meghatározása, amelyek lemondása a tervezett közlekedtetés időpontját megelőzően minimum 5 nappal megtörtént~~

~~4. 2. pont / 1. pont * 100~~

Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása

~~Az ösztönző elem hatására a kimutatható környezetbarát közlekedési módú, közútról vasúti közlekedésre áttért forgalom nagyságrendje a 2013/2014. menetrendi év azonos időszakára vonatkozó nagyságrendjéhez képest növekedést mutasson.~~

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

Mind a szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés felfüggesztése, mind a tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás tekintetében jellemző tulajdonság a késői igénylés és ehhez kapcsolódóan a késői vezénylés esetében fennálló jelentős pályahálózat-működtetői többletköltség a munkabérek oldalán. A késői szolgáltatásigénylés okozta többletköltségek ellensúlyozására, valamint a tervezhető, és ezáltal költséghatékonyabb szolgáltatásigénylési gyakorlat ösztönzése érdekében, az említett elemeket időarányos többletfizetési kötelezettség terheli.

A jelenleg alkalmazott ~~egyéb, a vonatközlekedtetéshez kapcsolódó minőségi paraméterek~~ szolgáltatások időbeli tervezhetőségét ösztönző elem alá tartozó négy ösztönző elem célja a humán erőforrás vezénylése szempontjából kritikus szolgáltatások igénylésének, ~~vagy az esetlegesen felmerülő lemondásuknak~~ az időpontját a menetrendi évidőszak 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 évidőszak 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,~~ A szolgáltatások időbeli tervezhetőségét ösztönző elemeknek 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.

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

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

IV.5.2 Rakodási célra igénybe vehető vágányokhoz, rakodóterületekhez való hozzáférésre vonatkozó ösztönző elem

A pályahálózat-működtető működtetésében lévő közforgalmú rakodóvágányok és a hozzájuk tartozó rakodóterületek igénybevétele a pályahálózat-működtető az állomáshasználat szolgáltatás keretében biztosítja a hozzáférésre jogosult részére.

IV.5.2.1 Az ösztönző elem célja

A tevékenységhez kapcsolódó többletfizetési kötelezettség azt a célt szolgálja, hogy a rakodási tevékenység a kiutaló döntésben szereplő maximális rakodóvágány biztosítási időn belül befejezésre kerüljön, ezáltal másodlagos késést ne okozzon és a rakodási kapacitás hatékonyabb kihasználtságát segítse elő.

IV.5.2.2 A többletfizetési kötelezettség mértéke

A rakodási idő túllépése alkalmával, a vasúti járművek ki-, illetve berakására a VPE Kft. kiutaló döntésben szereplő rakodási normaidő túllépése esetén, a hozzáférésre jogosultnak többletfizetési kötelezettsége keletkezik.

Rakodási idő túllépésének minősül, ha a kiutaló döntésben meghatározott kapacitásfoglalás időintervalluma lejárt, és a hozzáférésre jogosult nem jelezte a rakodási tevékenység befejezését, és ha a járművek nem kerültek kihúzásra a rakodóvágányról. A fizetési kötelezettség sávos rendszerben értendő, nem teljes időintervallumra, ahol minden megkezdett óra felszámításra kerül. A rakodási idő túllépéséhez kapcsolódó többletfizetési kötelezettség mértékét a 11. számú táblázat tartalmazza.

11. számú táblázat

Rakodási idő túllépése esetén fizetendő díj órában

<u>A túllépés mértéke</u>	<u>Fizetendő díj (Ft/óra)</u>
<u>0 - 12 óra között</u>	<u>500</u>
<u>12 - 24 óráig</u>	<u>750</u>
<u>24 óra fölött</u>	<u>1000</u>

A rakodóterület kapacitásának hatékonyabb kihasználtsága és az indokolatlan kapacitásfoglalás elkerülése érdekében indokolt a rakodóhely igénybevételenek elmaradása vagy lemondása esetén is lemondási díj alkalmazása. A szolgáltatásokhoz kapcsolódó lemondási díjakat a 12. számú táblázat tartalmazza.

12. számú táblázat

Rakodóhely lemondási díj a lemondás időpontjának függvényében

<u>Lemondás időpontja a tervezett igénybevétel időpontjához képest</u>	<u>Lemondási díj (Ft/megrendelt óra)</u>
<u>Tervezett igénybevételi időpontot megelőző 5 napig</u>	<u>0</u>
<u>Tervezett igénybevételi időpontot megelőző 5 nap és 24 óra közötti időpontban</u>	<u>50</u>
<u>Tervezett igénybevételi időpontot megelőző 24 órán belül</u>	<u>150</u>
<u>Le nem mondott, igénybe nem vett igénylés esetén</u>	<u>500</u>

IV.5.2.3 Az ösztönző elem elszámolásának módja

A rakodási célra igénybe vehető vágányokhoz, rakodóterületekhez való hozzáférés esetében a hozzáférésre jogosultnál keletkezik többletfizetési kötelezettség, melyet a pályahálózat-működtető számláz ki.

Amennyiben a hozzáférésre jogosult a rendelkezésre álló időt túllépi, többletfizetési kötelezettségnek kell eleget tennie, függetlenül attól, hogy megkezdte-e a rakodást vagy sem.

Az elszámolási módját egy példán keresztül a 13. számú táblázat tartalmazza.

13. számú táblázatA többletfizetési kötelezettség mértéke rakodási idő túllépése esetén

<u>Túllépés mértéke</u>	<u>20 óra 16 perc</u>
<u>Képlet</u>	<u>Túllépés mértéke * Fizetendő díj</u>
<u>Számítás</u>	<u>12*5000Ft+9*7500Ft = 127.500,-</u>

A hozzáférésre jogosultnak (Kapacitásfoglalásra jogosultnak) lehetősége van a már korábban lefoglalt rakodóhely kapacitás lemondására. A hozzáférésre jogosultat a kiutalt, de fel nem használt rakodóhely kapacitásért többletfizetési kötelezettség terheli.

A Teljesítményösztönző Rendszer elemeként fellépő többletfizetési kötelezettség elszámolása a tényadatok alapján történik, a számlán külön feltüntetve.

V.5.2.4 Rakodási célra igénybe vehető vágányokhoz, rakodóterületekhez való hozzáférésre vonatkozó ösztönző elem várható hatása

Az ösztönző elem célkitűzése, hogy a kiutaló döntésben szereplő rakodóvágány biztosítási időt meghaladó rakodási tevékenységek darabszáma ne haladja meg az összes rakodási tevékenység számának a 20%-át.

IV.5.3 Kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elem

A kiemelt pályaudvarok elsődleges technológiaigényes feladata az érkező/induló vonatok szerelvényeinek vonatfogadó/vonatindító vágányra történő beállítása, illetve onnan történő kihúzása. Hatékonyabban kihasználható az állomási kapacitás abban az esetben, ha a vonatok zárt egységként közlekednek. A zárt egységben történő közlekedés esetén egyes technológiai folyamatok szükségtelenné válnak, ez kapacitásbővülést, valamint költséghatékony humánerőforrás igénybevételt eredményez.

IV.5.3.1 Az ösztönző elem hatálya

Az ösztönző elem hatálya kiterjed azon menetvonalakra, melyek a kiutalt menetvonal igénylés szerint, hozzáférésre jogosult jelzése alapján zárt egységben közlekednek és az alábbi három kiemelt szolgálati hely valamelyikét érintik: Budapest-Keleti, Budapest-Déli és Budapest-Nyugati.

IV.5.3.2 Az ösztönző elem célja

Az ösztönző elem célja, a kiemelt pályaudvarok optimális kapacitás kihasználásának elősegítése a technológiaigényes tevékenységek csökkentésével.

IV.5.3.3 A többletfizetési kötelezettség mértéke

A kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elem esetében a hozzáférésre jogosultnál keletkezik többletfizetési kötelezettség, melynek mértéke minden a menetvonallal érintett kiemelt pályaudvar esetében a nem zárt egységben forduló vonat után fizetendő állomáshasználat díján felül az állomáshasználat díjának további 50%-a.

IV.5.3.4 A többletfizetési kötelezettség elszámolásának módja

Amennyiben a hozzáférésre jogosult által zárt egységként megrendelt vonat nem zárt egységként kerül leközelekedtetésre, abban az esetben a hozzáférésre jogosultat többletfizetési kötelezettség terheli, amit a pályahálózat-működtető számláz ki.

A feltételek teljesülését a pályahálózat-működtető ellenőrzi, mely szerint a kedvezmény elszámolására kizárólag a leközelekedtetett vonat tényadatai alapján kerül sor a számlán külön feltüntetve.

IV.5.3.5 Pozitív ösztönzés mértéke

Amennyiben a hozzáférésre jogosult a tárgyi menetrendi időszakra zártegységként benyújtott és leközelekedett menetvonalainak darabszáma 10% vagy azt meghaladó mértékben növekedett az előző menetrendi időszakhoz viszonyítva, a hozzáférésre jogosultat a tárgyév lezárását követően a pályahálózat-működtető egyösszegű visszatérítéssel illeti, melynek mértéke a hozzáférésre jogosult által az adott menetrendi időszakban, a kiemelt pályaudvarokon megfizetett kiinduló, végállomás használati díjak összegének 5%-a.

IV.5.3.6 Kiemelt pályaudvari kapacitás hatékony kihasználásának várható hatása

Az A, B, C kategóriájú, fejpályaudvart érintő menetvonalak mennyiségéhez viszonyítva a nem zárt egységben közlekedő menetvonalak mennyisége maximum 10 százalék legyen. Ennek az értéknek a kiszámítása az alábbi módon történik:

$$(\sum(\text{kiemelt pályaudvart érintő nem zárt egységben közlekedtetett menetvonal darabszám}) / \sum(\text{kiemelt pályaudvart érintő menetvonal darabszám})) * 100$$

IV.5.4 Egyéb, a vonat közlekedtetésének minőségi paramétereire kapcsolódó feladatmegosztás

A vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek többletfizetési kötelezettségének megállapítása és azok elszámolása a hozzáférésre jogosultak felé havonta a pályahálózat-működtető feladata.

Az egyéb, a vonatközlekedtetéshez kapcsolódó minőségi paraméterekre vonatkozó elszámolásokat a Teljesítményösztonzó Rendszer elemeinek elszámolására szolgáló pályahálózat-működtető által kiállított számlamellékletnek kell tartalmaznia.

VI.V. 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.~~

V.1 Országhatár

A magyarországi Teljesítményösztönző Rendszer az országhatár pontokat önállóan kezeli, abból a szempontból, hogy 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.

V.2 Belföldi hálózathatár

A belföldi vasúti pálya hálózathatár pontokat a Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából az országhatárponthoz hasonlóan kell kezelni, a kapcsolódó hálózatról hozott késés elszámolása a hálózathatár váltást megelőző utolsó mérési ponton rögzítettek szerint történik, míg a másik vasúti pályahálózatra átvitt késés másodlagos késés, nem tartozik a Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá.

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

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

Amennyiben a vonat az országos nyílt hozzáférésű hálózatról egyéb nyílt hozzáférésű, vagy nem nyílt hozzáférésű hálózatra távozik, az országos nyílt hozzáférésű pályahálózat utolsó állomása az elszámolási pont, a további, egyéb nyílt hozzáférésű, illetve nem nyílt hozzáférésű hálózaton elszenvedett késéseket a Teljesítményösztönző Rendszer ebben az esetben nem kezeli.

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. csatlakozó állomásait a 2014/2015. menetrendi évreidőszakra vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat 3.2.2-2. számú melléklete tartalmazza.

~~VII. A Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó feladatmegosztás~~

~~VII.1 A vonat leköszlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontossága~~

~~VI. A vonat leközlekedtetésének 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 TöbblETFizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében~~

~~A többlETFizetési kötelezettséget a pályahálózat-működtetők számítják ki és annak figyelembevételével végzik a havonkénti számlázást a hozzáférésre jogosultak felé.~~

~~VII.3 A lemondási díjak~~

~~A VPE Kft. a tervezett közlekedtetési időpontot megelőző menetvonal lemondásokat a rendszerben meghatározott szempontok szerint nyilvántartja. A pályahálózat-működtetők a menetvonal lemondási díjakat részben a VPE Kft. által nyilvántartott, részben a saját informatikai rendszereiben rögzített lemondási adatok alapján számlázzák ki.~~

~~VII.4 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem~~

~~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.~~

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~~

VI.1 Pontosságot ösztönző elem

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 — Többlétfizetési kötelezettség a menetvonalak megfelelő tervezhetősége érdekében a menetvonal-igénylés időpontjának függvényében~~

VI.2 Korábbi menetvonal igénylést ösztönző elem

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~~

VI.3 Menetvonal korábbi lemondását ösztönző elem

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 leközeledtetett 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.

VI.4 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem

A pályahálózat-működtető a VPE Kft. rendelkezésére bocsátja a hozzáférésre jogosult által ~~közlekedtetett, bizonyítottan közútról forgalmat áttért vonatok által megtett km adatot~~ igazolt azon menetvonalak adatait, melyek az ösztönző elem hatálya alá esnek.

VI.5 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó minőségi paraméterek (többek között a szolgáltatások időbeli tervezhetőségének elősegítése érdekében) ösztönző elem

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.

~~VIII. — 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:~~

~~5.4. 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.~~

~~6.5. 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.~~

~~7.6. A pályahálózat működtető a hozzáférésre jogosultak hó végi egyenlegeit összesíti.~~

~~8.7. 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 elosztás szerint számlázza ki a pályahálózat-működtető, a menetvonalakhoz kapcsolódó számlák számlamellékleteként.~~

~~IX.4 — Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem~~

~~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 biztosításához kapcsolódó lemondási díjakat a rendszerben meghatározott sávos elosztás szerint számlázza ki a hozzáférésre jogosultaknak a pályahálózat-működtető.~~

IX.VI. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat

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

VI.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 **összegdíj** menetvonalankénti, szolgáltatásonkénti bontásban) átadására, hozzáférés biztosítására.
- 2) A pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult köteles a hálózat-hozzáférési szerződésben megállapodni arról, hogy a reklamációkezelésben 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 **összegdíj**, a fizetendő **összegdíj** alapjául szolgáló bármely adat.
- 5) A reklamációkezelési szabályokban meghatározandó, hogy az egyes határidő túllépések, válaszadás és jelzés elmulasztások esetén milyen jogkövetkezmények alkalmazandóak.

VI.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.

|

X.VII. Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének illetve módosításának módja

VII.1 A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása

A VPE Kft. az alkalmazott Teljesítményösztönző Rendszer tapasztalatait - így különösen a hálózati zavarok csökkentésére gyakorolt hatást - minden menetrendi **évreidőszakra** 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.

VII.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.

XLVIII. 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.

XII. IX. Átmeneti rendelkezések

Folyamatos adatszolgáltatás pályahálózat-működtetők részéről

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