

**2014/2015. MENETRENDI IDŐSZAKRA VONATKOZÓ**

# **TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER**

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

[illegible]

## Tartalom

<b>Módosítások jegyzéke .....</b>	<b>2</b>
<b>I. A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya.....</b>	<b>6</b>
<b>II. Jogszabályi háttér .....</b>	<b>7</b>
<b>III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei .....</b>	<b>8</b>
<b>IV. A Teljesítményösztönző Rendszer elemei .....</b>	<b>10</b>
IV.1 Pontosságot ösztönző elem .....	10
IV.1.1 Az ösztönző elem elszámolás módja .....	13
IV.1.2 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis és várható hatása .....	14
IV.1.3 Az ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás .....	14
IV.2 Menetvonal korábbi igénylését ösztönző elem .....	16
IV.2.1 Az ösztönző elem hatálya .....	16
IV.2.2 Az ösztönző elem célja .....	16
IV.2.3 Pénzügyi előny biztosítása a menetvonal igénylések korai benyújtása esetén „D” vonatkategóriára vonatkozóan.....	16
IV.2.4 A többletfizetési kötelezettség mértéke a menetvonal igény benyújtásának időpontjától függően.....	16
IV.2.5 A többletfizetési kötelezettség, valamint a „D” vonatkategóriában közlekedett éves-, éves pótlólagos- vagy évközi menetvonalak esetén elszámolandó pénzügyi előny elszámolásának módja .....	17
IV.2.6 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás .....	18
IV.2.7 Az ösztönző elem hipotézise és várható hatása .....	18
IV.2.8 Feladatmegosztás a menetvonal igénylés időpontjának függvényében.....	20
IV.3 Menetvonal korábbi lemondását ösztönző elem .....	21
IV.3.1 Az ösztönző elem célja .....	21
IV.3.2 Az ösztönző elem mértéke .....	21
IV.3.3 Az ösztönző elem elszámolás módja .....	22
IV.3.4 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás .....	22
IV.3.5 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis és várható hatás .....	23
IV.3.6 Az ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás .....	23
IV.4 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemek.....	24
IV.4.1 Vasúti árutovábbítást ösztönző elemek .....	24
IV.4.1.1 Az ösztönző elemek hatálya.....	24
IV.4.1.2 Az ösztönző elemek célja .....	24
IV.4.1.3 Pénzügyi előny mértéke.....	24
IV.4.1.4 Pénzügyi előny feltétele.....	24
IV.4.1.5 Az ösztönzés mértéke .....	25

IV.4.1.6 A díjfizetés alóli mentesülés elszámolásának módja .....	26
IV.4.1.7 Vasúti árutovábbítást támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása .....	26
<b>IV.4.2 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem .....</b>	<b>28</b>
IV.4.2.1 Az ösztönző elem hatálya .....	28
IV.4.2.2 Az ösztönző elem célja .....	28
IV.4.2.3 Az ösztönző elem támogatásának mértéke .....	28
IV.4.2.4 A szórt küldemények támogatásának elszámolás módja .....	28
IV.4.2.5 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása .....	29
<b>IV.4.3 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemekhez kapcsolódó feladatmegosztás .....</b>	<b>29</b>
<b>IV. 5 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elemek .....</b>	<b>30</b>
<b>IV.5.1 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elemek .....</b>	<b>30</b>
IV.5.1.1 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségének célja .....	30
IV.5.1.2 A többletfizetési kötelezettség mértéke .....	30
IV.5.1.3 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elem elszámolásának módja .....	31
<b>IV.5.2 Kiemelt közforgalmú rakodóvágányok hozzáférésre vonatkozó ösztönző elem .....</b>	<b>34</b>
IV.5.2.1 Az ösztönző elem hatálya .....	34
IV.5.2.2 Az ösztönző elem célja .....	34
IV.5.2.3 A többletfizetési kötelezettség mértéke .....	34
IV.5.2.4 Az ösztönző elem elszámolásának módja .....	35
IV.5.2.5 Kiemelt közforgalmú rakodóvágányok hozzáférésre vonatkozó ösztönző elem hipotézise és várható hatása .....	36
<b>IV.5.3 Kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elem .....</b>	<b>37</b>
IV.5.3.1 Az ösztönző elem hatálya .....	37
IV.5.3.2 Az ösztönző elem célja .....	37
IV.5.3.3 A többletfizetési kötelezettség mértéke .....	37
IV.5.3.4 A többletfizetési kötelezettség elszámolásának módja .....	37
IV.5.3.5 Pozitív ösztönzés mértéke .....	38
IV.5.3.6 Kiemelt pályaudvari kapacitás hatékony kihasználásának hipotézise és várható hatása ..	38
<b>IV.5.4 Egyéb, a vonat közlekedtetésének minőségi paramétereire kapcsolódó feladatmegosztás .....</b>	<b>38</b>
<b>V. Hálózathatár pontok .....</b>	<b>39</b>
V.1 Országhatár .....	39
V.2 Belföldi hálózathatár .....	39
<b>VI. Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény .....</b>	<b>40</b>
VI.1 Pontosságot ösztönző elem .....	40

VI.2 Menetvonal korábbi igénylését ösztönző elem .....	40
VI.3 Menetvonal korábbi lemondását ösztönző elem.....	40
VI.4 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem .....	40
VI.5 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elem .....	40
<b>VII. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat .....</b>	<b>42</b>
VII.1 Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető –Kérelmezők között.....	42
VII.2 Jogvita: Vasút igazgatási szerv hatásköre .....	42
<b>VIII. Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének illetve módosításának módja ..</b>	<b>44</b>
VIII.1 A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása .....	44
VIII.2 A Teljesítményösztönző Rendszer közzététele .....	44
<b>IX. Kapacitás optimális elosztására ható egyéb tényezők vizsgálata, elemzése .....</b>	<b>46</b>
<b>X. Átmeneti rendelkezések.....</b>	<b>46</b>

## **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 kérelmezőre,
- 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. Jogsabályi háttér**

- 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 vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer 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 Rendszerben meghatározottak egységesen és hátrányos megkülönböztetés nélkül vonatkoznak mind a kérelmezőkre, mind a pályahálózat-működtetőkre. A rendszerrel szemben támasztott általános követelmény az egyszerűség, átláthatóság, megbízhatóság, költséghatékonyság, mérhető adatokra történő támaszkodás, arányosság, továbbá az, hogy sem a kérelmezőkkel, 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 menetvonal korábbi igénylést ösztönző elemre,
- a menetvonal korábbi lemondását ösztönző elemre,
- a környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemekre, valamint
- egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elemekre.

**A felsorolt elemek után keletkező fizetési kötelezettségek a Hálózati Üzletszabályzatban rögzített díjakra vonatkoznak, a felárakra nem terjednek ki.**

Azon ösztönző elemek tekintetében, amelyeknél az elszámolás kilométer alapján történik, az elszámolás alapjaként a díjszabási kilométer értendő.

Elszámolási szempontból kizárólag a pályahálózat-működtetők és a hozzáférésre jogosultak vannak egymással jogviszonyban.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét a Vtv. 2. §. (5) bekezdés 22. pontjában meghatározott kapacitásfoglalásra jogosult (továbbiakban: kapacitásfoglalásra jogosult) nyújtja be, de annak igénybevételét ténylegesen az általa vasúti pályakapacitás felhasználása céljából megnevezett hozzáférésre jogosult végzi, abban az esetben az ösztönző elemek után keletkező fizetési kötelezettségek és pénzügyi előnyök a kapacitásfoglalásra jogosult által megnevezett hozzáférésre jogosulttal szemben érvényesíthetők.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételére ténylegesen nem került sor, abban az esetben a kapacitás foglalásra jogosulttal szemben fizetési kötelezettség kizárólag akkor áll fenn, ha arra vonatkozóan a pályahálózat-működtetővel a Vtv. 54/A. §-ában meghatározott keretszerződésben az rögzítésre kerül annak érdekében,



hogyan biztosítsa a Vtv. 55/A.§ (3) bekezdésében foglaltak szerinti azonos alapelvek teljesülését.

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 bírassanak.

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 a pályahálózat-működtető és a kérelmezők között fennálló szerződéses kapcsolat Általános Szerződési Feltételeinek részét képezi.

## IV. A Teljesítményösztönző Rendszer elemei

### IV.1 Pontosságot ösztönző elem

A Teljesítményösztönző Rendszer egyik fő eleme a vasúti közlekedés egyik minőségi mutatója, a vonat leközeledtetésének a kiutalt menetrendhez viszonyított pontossága. Az ösztönző elem bázisa a 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 különbözete egész percekben mérve.

**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.

**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 tűréshatárok 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. Tűréshatárok**

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

A tűréshatár mértékének megállapításához figyelembe kell venni a Teljesítményösztönző Rendszer meghirdetését megelőző menetrendi időszak átlagos pontossági adatait.

Tűréshatárok:

- személyszállító vonatok: 15 perc,
- szerelvény vonatok: 40 perc,
- árutovábbító vonatok: 60 perc.

## **d. Elszámolási pontok**

Elszámolási pont kizárólag mérési ponton lehet.

A Teljesítményösztönző Rendszert tekintve három féle elszámolási pontot különböztethetünk meg, melyek 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).

## **e. Kalkulációs módszertan**




Az elszámolási ponton a pályahálózat-működtető által rögzített késési időadatok, illetve késési kódok figyelembevételével a szegmenshez tartozó tűréshatár érték kivonásával történik 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 percekben 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 tényről való eltérés percben kifejezett értéke az elszámolandó fennmaradó 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.

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	$w' = w / (u - q - v)$
	
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. Az egy hónapban maximálisan kiróható pénzügyi hátrány nem lehet több mint az adott hozzáférésre jogosult által az adott hónapban megrendelt, illetve leköszlekedtetett vonatok után fizetendő hálózat-hozzáférési díj (vontatási energia kivételével) 1 százaléka. Az 1 százalékos 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, forgalomszabályozási követelmények és 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	$z'' * p$

### IV.1.1 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.

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

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

Az ösztönző elem elszámolása tényadatok alapján történik.

#### **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 rendelkezésre álló 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/vonat kategóriák esetén a termékcsoportba/vonat kategóriába tartozó menetvonalak átlagos végállomási késésének meghatározása a következőképpen történik:

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

2. A vizsgált termékcsoportban/vonat kategóriában leközlekedett menetvonalak összes, a vizsgált időszak (menetrendi időszak) alatt keletkezett végállomási késésének összege.

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

#### **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 kalkulációs módszertanban az adott hozzáférésre jogosult által az adott hónapban megrendelt, illetve leköszlekedtetett vonatok után fizetendő hálózat-hozzáférési díj (vontatási energia kivételével) 1 százalékos mérték meghatározásához a pályahálózat működtető adatot szolgáltat a VPE Kft. részére.

A VPE Kft. feladata a pályahálózat-működtetők által rögzített késési adatok fogadása. A pályahálózat-működtetők által rögzített késési adatok fogadását követően a VPE Kft. 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. a pályahálózat-működtetők bevonásával elvégzi a IX. fejezetben meghatározott vizsgálatokat.

## IV.2 Menetvonal korábbi igénylését 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 HÚSZ 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 kérelmezők 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

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

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

Amennyiben a kérelmező 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 mértékét a 4. számú táblázat tartalmazza.

#### 4. számú táblázat

A többletfizetési kötelezettség mértéke a menetvonal igény benyújtásának időpontjától függően

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

#### 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 számlamellékletben egyértelműen azonosítható módon tünteti fel, abban az esetben, ha a menetvonal felhasználásra kerül.

A többletfizetési kötelezettség felszámítására kizárólag leközlekedtetett, vagy részben leközlekedett vonatok esetében kerülhet sor. Az elszámolás vonat tényadatai alapján történik.

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 alapszolgáltatások díjának közlekedtetési díj komponense után fizetendő, a 3. valamint a 4. számú táblázatokban 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 táblázatokban meghatározott pénzügyi előny, illetve többletfizetési százalékot.

#### IV.2.6 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás

Veszélyhelyzet, valamint rendkívüli időjárás esetén a pályahálózat-működtető jogosult visszavonni a kérelmező által igényelt menetvonalat, így a kérelmező új menetvonalat igényelhet. Az újból megigényelt menetvonalra nem vonatkoznak az ebben a pontban rögzített többletfizetési kötelezettség szabályai, amennyiben a kérelmező az új megrendelésben az eredeti menetvonal azonosítóját jelöli.

#### IV.2.7 Az ösztönző elem hipotézise és várható hatása

A többletfizetési kötelezettség felszámítása következtében az „A”, „B” vonatkegóriában igényelt azonnali menetvonal igénylések száma a Teljesítményösztönző Rendszer időbeli hatályával azonos menetrendi időszak alatt e kategóriákban közlekedtetni kívánt összes menetvonal igényléshez viszonyított aránya összességében nem fogja elérni az 1 százalékot, a „C”, „D”, valamint „E” kategóriák esetében pedig nem fogja meghaladni a 35 százalékot.

Feltételezzük továbbá, hogy az azonnali menetvonalakból (külön vizsgálva az „A”, „B” és a „C”, „D”, „E” vonatkegóriákat) a megelőző menetrendi időszakhoz képest nagyobb arányt képviselnek a katalógus vagy menetvonal igénylés alapján szerkesztett menetrend alapján közlekedő vonatok, mint az operatíván közlekedő vonatok.

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

*b) Az „A”, „B” valamint a „C”, „D”, „E” vonatkegóriákban igényelt katalógus vagy menetvonal igénylés alapján szerkesztett menetrend alapján közlekedő*

*vonatok számának az ugyanezen kategóriákban közlekedtetni kívánt összes azonnali menetvonal igényléshez viszonyított arányának meghatározása*

1. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt katalógus vagy menetvonal igénylés alapján szerkesztett menetrend alapján közlekedő vonatok számának meghatározása („A”, „B” vonatkegóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkegóriákra)
2. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igénylések számának meghatározása („A”, „B” vonatkegóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkegóriákra)
3. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt katalógus vagy menetvonal igénylés alapján szerkesztett menetrend alapján közlekedő vonatok számának és a menetrendi időszak közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igénylések számának a hányadosa százalékban meghatározva külön-külön („A”, „B” vonatkegóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkegóriákra külön-külön).

*c) Az „A”, „B” valamint a „C”, „D”, „E” vonatkegóriákban 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” vonatkegóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkegóriákra)
2. A menetrendi időszak során közlekedtetni kívánt azonnali menetvonal igénylések számának meghatározása („A”, „B” vonatkegóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkegóriákra)
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” vonatkegóriákra, valamint „C”, „D”, „E” vonatkegóriákra külön-külön).

*d) A D vonatkegóriában éves, éves pótlólagos vagy évközi menetvonal igénylésként benyújtott és leközlekedtetett igények aránya a kategóriában igényelt és leközlekedtetett összes menetvonalhoz viszonyítva:*

1. A menetrendi időszak során közlekedtetett éves, éves pótlólagos és évközi menetvonal igényként a VPE Kft-hez benyújtott „D” vonatkegóriába tartozó menetvonal igénylések száma.
2. A „D” vonatkegóriában igényelt és leközlekedtetett összes menetvonal igény darabszáma.
3. A menetrendi időszak során közlekedtetett éves, éves pótlólagos vagy évközi menetvonal igényként „D” vonatkegóriába tartozó menetvonal igénylések száma és „D” vonatkegóriában igényelt és leközlekedett összes menetvonal igény darabszámának a hányadosa százalékban meghatározva.

A VPE Kft. havi rendszerességgel elvégzi az ösztönző elemhez kapcsolódó hatásvizsgálatokat és monitoring jelentést készít. Amennyiben az ösztönző elem

várható hatása éves szinten 10%-os pozitív vagy negatív eltérést mutat az előzetesen meghatározott hipotézistől, abban az esetben az ösztönző elem módosítására kerül sor.

#### **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, melyet a számlamellékletben egyértelműen azonosítható módon tüntetnek fel.

### IV.3 Menetvonal korábbi lemondását ösztönző elem

A menetvonal korábbi lemondása különös jelentőséggel bír a szabad pályakapacitás rendelkezésre állásának meghatározásához, mivel annak késői lemondása indokolatlanul foglalja a valójában rendelkezésre álló kapacitást, meggátolva ezzel más igények kiutalhatóságát. Jelenleg a menetrendi időszak kezdetét követően igényelt menetvonalak meghatározó mennyisége 24 órán belüli igénylésként kerül benyújtásra, így ezen időponton belül amennyiben egy menetvonal lemondásra kerül, még értékesíthetőnek tekinthető. A lemondási időszakok ennek figyelembevételével kerülnek meghatározásra.

#### IV.3.1 Az ösztönző elem célja

A lemondási díj a pályahálózat jobb kihasználását elősegítő ösztönző elem, mely azt a célt kívánja szolgálni, hogy amennyiben a menetvonal részben vagy egészben nem került felhasználásra, a menetvonal lemondását a menetvonal jogosultja minél korábbi időpontban kezdeményezze a VPE Kft-nél.

#### IV.3.2 Az ösztönző elem mértéke

A menetvonal lemondási díja az alapszolgáltatások díjának százalékában kifejezve kerül megállapításra. A lemondási díjak időarányosan, vonatkategóriánként eltérően kerülnek meghatározásra, a lemondás időpontjának a tervezett leközlkedés időpontjához viszonyítva, annak érdekében, hogy a lemondás a lehető leghamarabb történjen meg a kapacitás mielőbbi felszabadulása érdekében.

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

5. számú táblázat

Menetvonal korábbi lemondási díja a lemondás időpontjának függvényében

Lemondás időpontja a tervezett közlekedési időponthoz képest	Fizetési kötelezettség A,B vonatkategóriára (alapszolgáltatások díjának %-a)	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)	6	7

Lemondás nélkül/ tervezett közlekedési időpontot követő 24 órán túl	100	100
---	-----	-----

### IV.3.3 Az ösztönző elem elszámolás módja

A hozzáférésre jogosult a kiutalt, de fel nem használt menetvonalért lemondási díjat köteles fizetni.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételére ténylegesen nem került sor, abban az esetben a kapacitás foglalásra jogosulttal szemben fizetési kötelezettség kizárólag akkor áll fenn, ha arra vonatkozóan a pályahálózat-működtetővel a Vtv. 54/A. §-ában meghatározott keretszerződésben az rögzítésre kerül.

A lemondási díjakat a rendszerben meghatározott sávós eloszlás szerint számlázza ki a pályahálózat-működtető, a menetvonalakhoz kapcsolódó számlák számlamellékletében egyértelműen azonosítható módon feltüntetve.

Az alapszolgáltatások díjának menetvonal biztosítási díj komponense után fizetendő, 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 alapszolgáltatások díjának közlekedtetési díj komponense után fizetendő, 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 pályaszakasza első rész után számolják el az 5. számú táblázatban meghatározott lemondási százalékot.

Amennyiben a kérelmező érdekkörében felmerült okból a menetvonal vége nem került felhasználásra, a menetvonal fel nem használt részére jutó közlekedtetési díj 30 százaléka kerül lemondási díjként felszámításra, mely számítás a leközlekedett vonat utolsó állomásán rögzített tényadatain alapszik.

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, valamint rendkívüli időjárás esetén a pályahálózat-működtető jogosult visszavonni a kérelmező 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 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis és várható hatás**

A menetvonal lemondási díjak következtében a lemondott menetvonalak minimum 90 százalékánál 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 kérelmező 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
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 Az ösztönző elemhez 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.

## **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 alapszolgáltatások díjának meghatározott százaléka alól mentesül.

#### **IV.4.1.4 Pénzügyi előny feltétele**

- a) közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban: a kérelmező által egyértelműen és kimutatható módon igazolt a közútról vasútra átterelt áru vasúton történő elszállítása minimum 300 km távolságban,
- b) kiemelt országhatárok között történik a közútról átterelt áru továbbítása: a kérelmező által egyértelműen és kimutatható módon igazolt a közútról vasútra átterelt áru vasúton történő elszállítása,

Az ösztönző elem hatálya alá tartoznak az alábbi szolgálati helyek:

- Óriszentpéter Oh. (07740),
- Rajka Oh. (08896)
- Sopron határ (07963)
- Szentgotthárd Oh. (06064).

A közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban és a kiemelt országhatárok között történő közútról átterelt áru továbbításának vonatkozásában kimutathatóan közútról átterelt áruforgalomnak számít az az áru,



amelyre vonatkozóan a kérelmező 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 időszak során közúti szállítási móddal került továbbításra annak rendeltetési állomására. Az ösztönző elemre való jogosultság elbírálása pályahálózat-működtetőnkét történik. A közútról áttérrelt áru mennyiségének az érintett menetvonal esetében a teljes szállított árumennyiséget kell képeznie. A megrendelés abban az esetben tekinthető az ösztönző elem hatálya alá tartozónak, amennyiben a kérelmező a megrendelés alkalmával jelöli a pályahálózat működtető által előzetesen kiállított igazolás azonosító számát, valamint jelzi azt, hogy a benyújtandó menetvonal az ösztönző elem hatálya alá tartozik. RoLa vonatnemben rendelt és akként leköszlekedett menetvonalak automatikusan az ösztönző elem hatálya alá tartoznak.

c) kiemelt szolgálati helyek között történik az árutovábbítás: az ösztönző elem hatálya alá tartozó szolgálati helyek között közlekedik a vonat minimum 50 km-es távolságban és maximum bruttó 700 tonna vonatterhelésig, melyek egyidejű teljesülése szükséges. A megrendelés abban az esetben tekinthető az ösztönző elem hatálya alá tartozónak, ha a kérelmező a megrendelés alkalmával jelöli, hogy a benyújtandó menetvonal az ösztönző elem hatálya alá tartozik.

Az ösztönző elem hatálya alá tartoznak az alábbi szolgálati helyek:

- Budaörs (01032)
- Debrecen (13912)
- Fényeslitke-Déli rendező (42127)
- Győr-Rendező (01271)
- Soroksár-Terminál (11064)
- Soroksári út rendező (40196)
- Székesfehérvár (03269).

#### **IV.4.1.5 Az ösztönzés mértéke**

A IV.4.1.1 pontban meghatározott elemek közül a közútról áttérrelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban és a kiemelt országhatárok között történő közútról áttérrelt áru továbbítása ösztönző elemek esetében a pénzügyi előny mértéke időarányosan kerül kivezetésre. Ennek célja, hogy az első időszakban biztosított magasabb pénzügyi előny értéke ne szűnjön meg olyan átmenet nélkül, ami veszélyezteti a közútról áttérrelt új árumennyiség vasúton tartását. A pénzügyi előny mértékét a 6. számú táblázat tartalmazza. A következő évekre vonatkozó pénzügyi előnyöket a következő évekre vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszere fogja meghatározni.

## 6. számú táblázat

## Alapszolgáltatások díjának megfizetése alóli mentesülés mértéke

Pénzügyi előnyben részesített időszak	Fizetési kötelezettség alóli mentesülés mértéke (alapszolgáltatások díjának %-a)
2014/2015-ös menetrendi időszak	80

A IV.4.1.1 pontban meghatározott elemek közül a kiemelt szolgálati helyek között történő az árutovábbítás ösztönző elem esetében a pénzügyi előny mértéke a 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 pénzügyi előny. A pályahálózat-működtető a havi számlák kiállításakor kalkulál az ösztönző elemből adódóan nyújtott pénzügyi előny mértékével is.

A feltételek teljesülését a pályahálózat-működtetők ellenőrzik. A pénzügyi előny elszámolására kizárólag abban az esetben kerül sor, ha a kérelmező a menetvonal igénylése során jelezte, hogy az ösztönző elem hatálya alá tartozik. Az elszámolás alapja a leköszlekedett vonat díjszabási kilométer távolsága. Az ösztönző elem alapján elszámolandó pénzügyi előnyt a pályahálózat-működtető a számlamellékletben egyértelműen azonosítható módon tünteti fel.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételét ténylegesen az általa vasúti pályakapacitás felhasználása céljából megnevezett hozzáférésre jogosult végezte, abban az esetben az ösztönző elemek után keletkező pénzügyi előnyök a kapacitásfoglalásra jogosult által megnevezett hozzáférésre jogosult részére érvényesíthetők.

**IV.4.1.7 Vasúti árutovábbítást támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása**

A közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban és a kiemelt országhatárok között történő a közútról átterelt áru továbbítása ösztönző elemek esetében új fuvarok szerzése, az áruk közútról vasútra történő átterelése, melynek hatására megjelenik a közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása

minimum 300 km távolságban, valamint a kiemelt országhatárok között történő, a közútról áttérrelt áru továbbítása ösztönző elemek hatálya alá eső forgalom is. A kiemelt szolgálati helyek között történő árutovábbítás esetében az ösztönző elem hatására a kimutatható környezetbarát közlekedési módú, közútról vasúti közlekedésre áttérrelt forgalom nagyságrendje a 2013/2014. menetrendi időszak azonos időszakára vonatkozó nagyságrendjéhez képest növekedni fog.

## **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 az alábbi feltételeket teljesítve kerültek megrendelésre:

- sem kezdő, sem végpontja nem országhatár, a megrendeléssel egyidejűleg bármely a megrendelt menetvonal által érintett állomáson tolatási szolgáltatás megrendelésre vagy jelzésre kerül, melyen belül a tevékenység az alábbiak egyike: a rakodási célra kijelölt vágányra, vágányról; állomásból kiágazó saját célú vasúti pályahálózatra/ról (iparvágány); rendezés céljából,
- a menetvonal hossza nem haladja meg a 80 díjszabási kilométer-t,
- a vonat bruttótonna tömege nem haladja meg az 1000 tonnát.

A megrendelés abban az esetben tekinthető az ösztönző elem hatálya alá tartozónak, amennyiben a kérelmező a megrendelés alkalmával jelzi azt, hogy a benyújtandó menetvonal az ösztönző elem hatálya alá tartozik és a megrendelt menetvonal akként közlekedett le.

### **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 pénzügyi előny mértékének alapja a hozzáférésre jogosult által igényelt menetvonalért fizetendő alapszolgáltatás díjának 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 pénzügyi előny. A pályahálózat-működtető a havi számlák kiállításakor kalkulál az ösztönző elemből adódóan nyújtott pénzügyi előny mértékével is.

A feltételek teljesülését a pályahálózat-működtetők ellenőrzik. A pénzügyi előny elszámolására kizárólag abban az esetben kerül sor, ha a kérelmező a menetvonal igénylése során jelezte, hogy az ösztönző elem hatálya alá tartozik. Az elszámolás alapja a leközlekedtetett vonat tényadatai alapján történik. A távolság meghatározásának alapja a díjszabási kilométer. Az elszámolandó pénzügyi előnyt a pályahálózat-működtető a számlamellékletben egyértelműen azonosítható módon tünteti fel.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételét ténylegesen az általa vasúti pályakapacitás felhasználása céljából megnevezett hozzáférésre jogosult végezte abban az esetben az ösztönző elem után keletkező pénzügyi előny a kapacitásfoglalásra jogosult által megnevezett hozzáférésre jogosult részére érvényesíthető.

#### **IV.4.2.5 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása**

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

A VPE Kft. havi rendszerességgel elvégzi az ösztönző elemhez kapcsolódó hatásvizsgálatokat és monitoring jelentést készít. Amennyiben az ösztönző elem várható hatása éves szinten 10%-os pozitív vagy negatív eltérést mutat az előzetesen meghatározott hipotézistől, abban az esetben az ösztönző elem módosítására kerül sor.

#### **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 ösztönző elemek

### IV.5.1 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elemek

A 2014/2015-ös menetrendi időszakban a vonatközlekedtetéshez kapcsolódó szolgáltatások 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

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

A szolgáltatások igényléséhez kapcsolódó többletfizetési kötelezettség mértékét a 7. számú táblázat tartalmazza.

7. 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	15

Az indokolatlan kapacitásfoglalás elkerülése érdekében indokolt a menetvonal igénylésnél alkalmazott gyakorlathoz hasonlóan lemondási díj alkalmazása. A szolgáltatásokhoz kapcsolódó lemondási díjak mértékét a 8. számú táblázat tartalmazza.

8. 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

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

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételét ténylegesen az általa vasúti pályakapacitás felhasználása céljából megnevezett hozzáférésre jogosult végezte, abban az esetben az ösztönző elem után keletkező fizetési kötelezettség a kapacitásfoglalásra jogosult által megnevezett hozzáférésre jogosulttal szemben érvényesíthető.

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 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 pályahálózat-működtető a szolgáltatások igénylési időpontjának függvényében számlázza a többletfizetési kötelezettséget.

A személyzetbiztosításhoz, valamint a tolatószemélyzet biztosításhoz kapcsolódó lemondási díjakat a rendszerben meghatározott sávok eloszlás szerint számlázza ki a hozzáférésre jogosultaknak a pályahálózat-működtető a számlamellékletben egyértelműen azonosítható módon feltüntetve.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételére ténylegesen nem került sor, abban az esetben a kapacitásfoglalásra jogosulttal szemben fizetési kötelezettség kizárólag akkor áll fenn, ha arra vonatkozóan a pályahálózat-működtetővel a Vtv. 54/A. §-ában meghatározott keretszerződésben az rögzítésre került.

A tolatószemélyzet biztosítása szolgáltatás lemondása esetén a többletfizetési kötelezettség számításának alapja a megrendelésben szereplő mennyiség. A szolgáltatásokhoz kapcsolódó lemondási díjak a szolgáltatás díjának százalékában kerülnek meghatározásra.

#### **IV.5.1.4 Szolgáltatások időbeli tervezhetőségét támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása**

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 szolgáltatások időbeli tervezhetőségét ösztönző elem alá tartozó négy ösztönző elem célja a humánerőforrás vezénylése szempontjából kritikus szolgáltatások igénylésének az időpontját a menetrendi időszak 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 időszak 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.

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 Kiemelt közforgalmú rakodóvágányok hozzáférésre vonatkozó ösztönző elem**

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

##### **IV.5.2.1 Az ösztönző elem hatálya**

Az ösztönző elem hatálya alá tartoznak az alább felsorolt szolgálati helyekre vonatkozóan a HÚSZ 3.8.2 számú mellékletében meghirdetett közforgalmú rakodóvágányok és a hozzájuk tartozó rakodóterületek:

- Békéscsaba (18036)
- Bicske (01081)
- Debrecen (13912)
- Jászapáti (12039)
- Kaposvár elágazás (43588)
- Kiskunlacháza (16188)
- Mátészalka (15495)
- Miskolc-Gömöri (12674)
- Nyíregyháza (14019)
- Orosháza (18614)
- Szolnok-Rendező (40485)
- Taksony (16147)
- Tatabánya (01131).

##### **IV.5.2.2 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 kihasználhatóságát segítse elő.

##### **IV.5.2.3 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 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 9. számú táblázat tartalmazza.

## 9. számú táblázat

## Rakodási idő túllépése esetén fizetendő díj órában

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

A rakodóterület kapacitásának hatékonyabb kihasználtsága és az indokolatlan kapacitásfoglalás elkerülése érdekében indokolt a rakodóhely igénybevételének elmaradása vagy lemondása esetén is lemondási díj alkalmazása. A szolgáltatásokhoz kapcsolódó lemondási díjakat a 10. számú táblázat tartalmazza.

## 10. számú táblázat

## Rakodóhely lemondási díj a lemondás időpontjának függvényében

Lemondás időpontja a tervezett igénybevétel időpontjának kezdetéhez képest	Lemondási díj (Ft/megrendelt óra)
Tervezett igénybevételi időpont kezdetét megelőző 5 napig	0
Tervezett igénybevételi időpont kezdetét megelőző 5 nap és 24 óra közötti időpontban	50
Tervezett igénybevételi időpont kezdetét megelőző 24 órán belül	150
Tervezett igénybevételi időpont kezdetét követő 24 órán belül	500
Le nem mondott, igénybe nem vett igénylés esetén	2000

## IV.5.2.4 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.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételét ténylegesen az általa vasúti pályakapacitás felhasználása céljából megnevezett hozzáférésre jogosult végezte, abban az esetben az ösztönző elem után keletkező fizetési kötelezettség a kapacitásfoglalásra jogosult által megnevezett hozzáférésre jogosulttal szemben érvényesíthető.

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

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételére ténylegesen nem került sor, abban az esetben a kapacitás foglalásra jogosulttal szemben fizetési kötelezettség kizárólag akkor áll fenn, ha arra vonatkozóan a pályahálózat-működtetővel a Vtv. 54/A. §-ában meghatározott keretszerződésben az rögzítésre került.

A Teljesítményösztönző Rendszer elemeként fellépő többletfizetési kötelezettség elszámolása a rakodási idő túllépése esetén a tényadatok alapján, a lemondási díj tervadatok alapján történik, számlamellékletben egyértelműen azonosítható módon külön feltüntetve.

#### **IV.5.2.5 Kiemelt közforgalmú rakodóvágányok hozzáférésre vonatkozó ösztönző elem hipotézise és várható hatása**

Az ösztönző elem célkitűzése, hogy az ösztönző elem hatálya alá tartozó kiemelt közforgalmú rakodóvágányokra jelzett rakodóterülethez való hozzáférés a kiutaló döntésében szereplő rakodóvágány biztosítási időt meghaladó rakodási tevékenységek darabszáma nem fogja meghaladni az összes az ösztönző elem hatálya alá tartozó kiemelt közforgalmú rakodóvágányokon végzett rakodási tevékenység számának a 20%-át.

A VPE Kft. havi rendszerességgel elvégzi az ösztönző elemhez kapcsolódó hatásvizsgálatokat és monitoring jelentést készít. Amennyiben az ösztönző elem várható hatása éves szinten 10%-os pozitív vagy negatív eltérést mutat az előzetesen meghatározott hipotézistől, abban az esetben az ösztönző elem módosítására kerül sor.

### **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, a kérelmező jelzése alapján zárt egységben közlekednek és az alábbi három kiemelt szolgálati hely valamelyikét érintik:

- Budapest-Déli (01016),
- Budapest-Keleti (10017) és
- Budapest-Nyugati (10033).

#### **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 kérelmező 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.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételét ténylegesen az általa vasúti pályakapacitás felhasználása céljából megnevezett hozzáférésre jogosult végezte, abban az esetben az ösztönző elem után keletkező fizetési kötelezettség a kapacitásfoglalásra jogosult által megnevezett hozzáférésre jogosulttal szemben érvényesíthető.

A feltételek teljesülését a pályahálózat-működtető ellenőrzi, mely szerint a pénzügyi előny elszámolására kizárólag a leközelekedtetett vonat tényadatai alapján kerül sor a számlamellékletben egyértelműen azonosítható módon külön feltüntetve.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételét ténylegesen az általa vasúti pályakapacitás felhasználása céljából megnevezett hozzáférésre jogosult végezte abban az esetben az ösztönző elem után keletkező pénzügyi előny a kapacitásfoglalásra jogosult által megnevezett hozzáférésre jogosult részére érvényesíthető.

#### **IV.5.3.5 Pozitív ösztönzés mértéke**

Amennyiben a kérelmező az ösztönző elem hatálya alá tartozó kiemelt pályaudvarokon a tárgyi menetrendi időszakra zártegységként benyújtott és leközeledett menetvonalainak darabszáma 10% vagy azt meghaladó mértékben növekedett az előző menetrendi időszakban zártegységként benyújtott és leközeledett menetvonalainak darabszámaihoz viszonyítva, a hozzáférésre jogosultat a tárgyév lezárását követően a pályahálózat-működtető egyösszegű visszatérítéssel illeti. A pozitív ösztönzés mértéke az ösztönző elem hatálya alá tartozó kiemelt pályaudvarokra vonatkozóan a hozzáférésre jogosult által megfizetett kiinduló, végállomás használati díjak összegének 5%-a.

#### **IV.5.3.6 Kiemelt pályaudvari kapacitás hatékony kihasználásának hipotézise és várható hatása**

Az A, B, C kategóriájú, kiemelt pályaudvarokat érintő menetvonalak mennyiségéhez viszonyítva a nem zárt egységben leközeledett menetvonalak mennyisége maximum 10 százalék lesz. Ennek az értéknek a kiszámítása az alábbi módon történik:

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

A VPE Kft. havi rendszerességgel elvégzi az ösztönző elemhez kapcsolódó hatásvizsgálatokat és monitoring jelentést készít. Amennyiben az ösztönző elem várható hatása éves szinten 10%-os pozitív vagy negatív eltérést mutat az előzetesen meghatározott hipotézistől, abban az esetben az ösztönző elem módosítására kerül sor.

#### **IV.5.4 Egyéb, a vonat közlekedtetésének minőségi paramétereikhez kapcsolódó feladatmegosztás**

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

A pozitív ösztönzés mértékénél meghatározott a 2013/2014 menetrendi időszakra az ösztönző elem hatálya alá tartozó kiemelt pályaudvarokra vonatkozóan zárt egységként benyújtott és leközeledett menetvonalak adatai tekintetében a pályahálózat-működtető adatot szolgáltat a VPE Kft. részére.

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

## **V. Hálózathatár pontok**

### **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 az ezt követő 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 időszakra vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat 3.2.2-2. számú melléklete tartalmazza.

## **VI. Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény**

A pályahálózat-működtetők a Teljesítményösztönző Rendszerben meghatározott adatokat kötelesek a VPE Kft. rendelkezésére bocsátani.

### **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.

### **VI.2 Menetvonal korábbi igénylését 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

A VPE Kft. átadja a pályahálózat-működtetők számára azon információkat, melyek az igények módosításával kapcsolatban lemondással vagy igénytípus váltással járnak.

### **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 leközlekedtetett menetvonalak adatai

A le nem mondott és le nem közlekedett menetvonalak adatai kizárólag a pályahálózat-működtetőnél állnak rendelkezésre, azokat a VPE Kft. rendelkezésére köteles bocsátani, adatszolgáltatási kötelezettsége részeként.

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

A VPE Kft. a pályahálózat-működtetők rendelkezésére bocsátja a kérelmezők által megrendelt azon menetvonalak adatait, melyeket a megrendelés során jelöltek és az ösztönző elem hatálya alá esnek.

### **VI.5 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó 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 havi



rendszerességgel a VPE Kft. részére továbbítani a szolgáltatás igénylésével, valamint lemondásával kapcsolatban keletkezett információkat.

A Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatainak elvégzése érdekében a pályahálózat-működtető köteles a kiemelt közforgalmú rakodóvágányok hozzáférésre vonatkozó tényadatok valós idejű átadására valamint a kiemelt pályaudvarokon zárt egységben való fordulás jelzésének átadására a VPE Kft. részére.

## VII. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat

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

### VII.1 Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető -Kérelmezők 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 díj menetvonalankénti, szolgáltatásonkénti bontásban) átadására, hozzáférés biztosítására.
- 2) A pályahálózat-működtető és a kérelmező köteles a hálózat-hozzáférési szerződésben megállapodni arról, hogy 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 díj, a fizetendő díj alapjául szolgáló bármely adat.
- 5) A reklamációkezelési szabályokban meghatározandó, hogy az egyes határidő túllépések, válaszadás és jelzés elmulasztások esetén milyen jogkövetkezmények alkalmazandóak.

### VII.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.

## **VIII. Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének illetve módosításának módja**

### **VIII.1 A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása**

A VPE Kft. az alkalmazott Teljesítményösztönző Rendszer tapasztalatait - így különösen a hálózati zavarok csökkentésére gyakorolt hatást - minden menetrendi időszakra vonatkozóan a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők 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.

### **VIII.2 A Teljesítményösztönző Rendszer közzététele**

A VPE Kft.-nek a pályahálózat-működtetők, a kérelmezők 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.

## **IX. 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 kérelmezőket.

## **X. Átmeneti rendelkezések**

Folyamatos adatszolgáltatás pályahálózat-működtetők részéről.

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