

**2016/2017. MENETRENDI IDŐSZAKRA VONATKOZÓ**

# **TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER**

**HATÁLYOS: 2016. december 11. 00:00 órától 2017. december 9.  
24:00 óráig**

## Módosítások jegyzéke

[illegible]

## Tartalom

<b>Módosítások jegyzéke .....</b>	<b>2</b>
<b>I. A Teljesítményösztönző Rendszer hatálya.....</b>	<b>5</b>
<b>II. Jogszabályi háttér .....</b>	<b>6</b>
<b>III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei .....</b>	<b>7</b>
<b>IV. A Teljesítményösztönző Rendszer elemei .....</b>	<b>9</b>
IV.1 Pontosságot ösztönző elem.....	9
IV.1.1 Az ösztönző elem elszámolás módja .....	12
IV.1.2 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis és várható hatása .....	13
IV.1.3 Az ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás .....	13
IV.2 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemek .....	15
IV.2.1 Vasúti árutovábbítást ösztönző elemek .....	15
IV.2.1.1 Az ösztönző elemek hatálya.....	15
IV.2.1.2 Az ösztönző elemek célja .....	15
IV.2.1.3 Pénzügyi előny mértéke.....	15
IV.2.1.4 Pénzügyi előny feltétele.....	15
IV.2.1.5 Az ösztönzés mértéke .....	16
IV.2.1.6 A díjfizetés alóli mentesülés elszámolásának módja .....	17
IV.2.1.7 Vasúti árutovábbítást támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása.....	17
IV.2.2 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem.....	19
IV.2.2.1 Az ösztönző elem hatálya .....	19
IV.2.2.2 Az ösztönző elem célja.....	19
IV.2.2.3 Az ösztönző elem támogatásának mértéke .....	19
IV.2.2.4 A szórt küldemények támogatásának elszámolás módja .....	19
IV.2.2.5 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem hipotézise és várható hatása .....	20
IV.2.3 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemekhez kapcsolódó feladatmegosztás .....	20
<b>IV. 3 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elemek .....</b>	<b>21</b>
IV.3.1 Kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elem .....	21
IV.3.1.1 Az ösztönző elem hatálya .....	21
IV.3.1.2 Az ösztönző elem célja.....	21
IV.3.1.3 A többletfizetési kötelezettség mértéke.....	21
IV.3.1.4 A többletfizetési kötelezettség elszámolásának módja .....	21
IV.3.1.5 Pozitív ösztönzés mértéke .....	22

IV.3.1.6 Kiemelt pályaudvari kapacitás hatékony kihasználásának hipotézise és várható hatása ..	22
IV.3.1.7 A kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás .....	22
<b>IV.3.2 Egyéb, a pályahálózat jobb kihasználást elősegítő ösztönző elem .....</b>	<b>23</b>
IV.3.2.1 Az ösztönző elem célja .....	23
IV.3.2.2 Az ösztönző elem mértéke .....	23
IV.3.2.3 Az ösztönző elem elszámolás módja .....	24
IV.3.2.4 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás .....	24
IV.3.2.5 Az ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás .....	24
<b>V. Hálózathatár pontok .....</b>	<b>25</b>
V.1 Országhatár .....	25
V.2 Belföldi hálózathatár .....	25
<b>VI. Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény .....</b>	<b>26</b>
VI.1 Pontosságot ösztönző elem .....	26
VI.2 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem .....	26
VI.3 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elem .....	26
<b>VII. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat .....</b>	<b>27</b>
VII.1 Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető -Kapacitásigénylők között .....	27
VII.2 Jogvita: Vasút igazgatási szerv hatásköre .....	28
<b>VIII. Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének illetve módosításának módja ..</b>	<b>29</b>
VIII.1 A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása .....	29
VIII.2 A Teljesítményösztönző Rendszer közzététele .....	29
<b>IX. Kapacitás optimális elosztására ható egyéb tényezők vizsgálata, elemzése .....</b>	<b>31</b>
<b>X. Átmeneti rendelkezések .....</b>	<b>31</b>

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

A Teljesítményösztönző Rendszer alanyi hatálya kiterjed:

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

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

## **II. Jogszályi háttér**

- Az Európai Parlament és Tanács 2012/34/EU Irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról,
- A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII törvény; 67/K. § (1) - (6) bekezdései,
- A vasúti teljesítményösztönző rendszer részletes szabályairól szóló 57/2015. (IX.30.) NFM rendelet.

### III. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei

A Teljesítményösztönző Rendszerben meghatározottak egységesen és hátrányos megkülönböztetés nélkül vonatkoznak mind a kapacitásigénylőkre, 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 kapacitásigénylőkkel, 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 környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemekre, valamint
- egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elemekre.

**A felsorolt elemek után keletkező fizetési kötelezettségek és pénzügyi előnyök a Hálózati Üzletszabályzatban rögzített díjakra vonatkoznak, a felárra 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. §. 3.8. 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 kapacitásfoglalásra jogosulttal szemben fizetési kötelezettség kizárólag akkor áll fenn, ha arra vonatkozóan a pályahálózat-működtetővel a Vtv. 54 §. (4) bekezdésében meghatározott keretszerződésben az rögzítésre kerül annak érdekében, hogy az biztosítsa a Vtv. 67/K. (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 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 kapacitásigénylők 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 pontosságot 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 (57/2015. (IX.30.) NFM rendelet 7.§ (3)). 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 pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult 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:** Az a késés, amelyet egy másik késett vonat akár elsődleges késés következményeként, akár attól függetlenül okozott, továbbá a hozzáférésre jogosult saját érdekkörében merült fel, és saját vonatát érinti. 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. Termékcsoporthok

A Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából alapvetően három termékcsoporthot különböztethetünk meg, személyszállító vonatokat, szerelvény vonatokat, illetve

árutovábbító vonatokat, ezekhez eltérő tűréshatárok kerülnek megállapításra. A Teljesítményösztönző Rendszer a termékcsoportok meghatározásakor a 2016/2017. évi Hálózati Üzletszabályzat 4.3-2. számú mellékletében feltüntetett (A,B) jelű vonatokat személyszállító vonatnak, a (C) jelű vonatokat szerelvény vonatnak, a (D,E) kategóriába sorolt vonatokat pedig árutovábbító vonatnak tekinti.

#### **c. Tűréshatárok**

A tűréshatár a hálózaton termékcsopontonként meghatározott olyan nagyságú késés, amely esetén nem következik be pénzügyi hátrány alkalmazásának kötelezettsége. A tűréshatár megállapítása a személyszállító, a szerelvény, és az árutovábbító vonatok termékcsoportokra, 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 különböztetünk meg, melyek az alábbiak:

- végponti,
- az adott pályahálózat-működtető utolsó mérési pontja,
- egyéb elszámolási pontok (különböző termékcsoportok esetén egyéb elszámolási pontok kerülhetnek kijelölésre a pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult megállapodása alapján. Az egyéb elszámolási pontok elszámolási szempontból végpontként kerülnek figyelembevételre).




#### **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 kiszervezéséből 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 leközelekedett nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése nem haladja meg a 20 percet.

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

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

1. Az adott menetrendi időszak alatt a vizsgált termékcsoporton/vonatkegórián belül leközelekedett vonatok számának meghatározása.
2. A vizsgált termékcsoportban/vonatkegóriában leközelekedett menetvonalak összes, a vizsgált időszak (menetrendi időszak) alatt keletkezett végállomási késésének összege.
3. A vizsgált termékcsoportba/vonatkegóriába tartozó menetvonalak átlagos végállomási késése a vizsgált menetrendi időszak alatt keletkezett végállomási késésének összege és ezen időszak alatt leközelekedett vonatok számának hányadosa.

#### IV.1.3 Az ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás

A vonat leközelekedtetésének 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 leközelekedtetett 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 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemek**

### **IV.2.1 Vasúti árutovábbítást ösztönző elemek**

A közúti közlekedés magasabb közvetlen és közvetett környeztkárosító 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.2.1.1 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.2.1.2 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.2.1.3 Pénzügyi előny mértéke**

A hozzáférésre jogosult az adott menetvonalért fizetendő hálózat hozzáférési díjból az alapszolgáltatások díjának meghatározott százaléka alól mentesül.

#### **IV.2.1.4 Pénzügyi előny feltétele**

- a) közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban: a kapacitásigénylő 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 kapacitásigénylő 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 kapacitásigénylő 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 átkerült 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 kapacitásigénylő 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 kapacitásigénylő 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.2.1.5 Az ösztönzés mértéke**

A IV.2.1.1 pontban meghatározott elemek közül a közútról átkerült áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban és a kiemelt országhatárok között történő közútról átkerült 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 átkerült új árumennyiség vasúton tartását. A pénzügyi előny mértékét a 3. számú táblázat tartalmazza. A következő évekre vonatkozó pénzügyi előnyöket a következő évekre vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszere fogja meghatározni.



## 3. számú táblázat

## Alapszolgáltatások díjának megfizetése alóli mentesülés mértéke

Pénzügyi előnyben részesített időszak	Fizetési kötelezettség alóli mentesülés mértéke (alapszolgáltatások díjának %-a)
2016/2017-es menetrendi időszak	80

A IV.2.1.1 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.2.1.6 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 kapacitásigénylő a menetvonal igénylése során jelezte, hogy az ösztönző elem hatálya alá tartozik-kivéve RoLa vonatnemben rendelt és akként leközlekedett menetvonalak. Az elszámolás alapja a leközlekedett 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.2.1.7 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 elvárás az új fuvarok szerzése, az áruk közútról vasútra történő

átterelése, melynek hatására megjelenik a közútról átkerelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban, valamint a kiemelt országhatárok között történő, a közútról átkerelt 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 átkerelt forgalom nagyságrendje a 2015/2016. menetrendi időszak azonos időszakára vonatkozó nagyságrendjéhez képest növekedni fog.

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.2.2 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem**

### **IV.2.2.1 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);
- 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 kapacitásigénylő a megrendelés alkalmával jelzi azt, hogy a benyújtandó menetvonal az ösztönző elem hatálya alá tartozik és a megrendelt menetvonal akként közlekedik le.

### **IV.2.2.2 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 célkitűzéseit a közlekedésből származó káros anyagok kibocsátásának csökkentésére, a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálására, beleértve az energiahatékonyabb módok nagyobb arányú használatát.

### **IV.2.2.3 Az ösztönző elem támogatásának mértéke**

A pénzügyi előny mértékének alapja a hozzáférésre jogosult által leközlekedtetett menetvonalért fizetendő alapszolgáltatások díjának 15 százaléka.

### **IV.2.2.4 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 kapacitásigénylő 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.2.2.5 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.2.3 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. 3 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elemek**

### **IV.3.1 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.3.1.1 Az ösztönző elem hatálya**

Az ösztönző elem hatálya kiterjed azon menetvonalakra, melyek a kiutalt menetvonal igénylés szerint, a kapacitásigénylő 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.3.1.2 Az ösztönző elem célja**

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

#### **IV.3.1.3 A többletfizetési kötelezettség mértéke**

Amennyiben a kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elem esetében a hozzáférésre jogosult zárt egységként megrendelt vonatai nem zárt egységként közlekednek le, a hozzáférésre jogosultnak többletfizetési kötelezettsége keletkezik. A többletfizetés mértéke minden a menetvonallal érintett kiemelt pályaudvar esetében a nem zárt egységben forduló vonat után fizetendő állomáshasználat díjon felül, az állomáshasználat díjának további 50%-a.

#### **IV.3.1.4 A többletfizetési kötelezettség elszámolásának módja**

Amennyiben a hozzáférésre jogosult által zárt egységként megrendelt vonat nem zárt egységként kerül leközlekedtetésre, 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.

#### **IV.3.1.5 Pozitív ösztönzés mértéke**

Amennyiben a kapacitásigénylő az ösztönző elem hatálya alá tartozó kiemelt pályaudvarokon a tárgyi menetrendi időszakra zártegységként benyújtott és leközelekedett menetvonalainak darabszáma 10% vagy azt meghaladó mértékben növekedett az előző menetrendi időszakban zártegységként benyújtott és leközelekedett 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.

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.3.1.6 Kiemelt pályaudvari kapacitás hatékony kihasználásának hipotézise és várható hatása**

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

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

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.3.1.7 A kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás**

A kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elemhez tartozó fizetési kötelezettségek megállapítása és azok elszámolása a hozzáférésre jogosultak felé havonta a pályahálózat-működtető feladata.

A pozitív ösztönzés mértékénél meghatározott a 2016/2017. 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.

A kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elemhez kapcsolódó elszámolásokat a Teljesítményösztönző Rendszer elemeinek elszámolására szolgáló pályahálózat-működtető által kiállított számlamellékletnek egyértelműen azonosítható módon kell tartalmaznia.

#### **IV.3.2 Egyéb, a pályahálózat jobb kihasználást elősegítő ösztönző elem**

Az indokolatlan menetvonal foglalás különös jelentőséggel bír a szabad pályakapacitás rendelkezésre állásának meghatározásában, mivel lemondásáig indokolatlanul foglalja a valójában rendelkezésre álló kapacitást, meggátolva ezzel más igények kiutalhatóságát. Ennek kiküszöbölése érdekében a pályahálózat-működtető foglalási díjat vezet be.

A foglalási díjat a pályahálózat-működtető azon hozzáférésre jogosultak esetében határozza meg, amelyek rendszeresen nem használják fel a nekik odaítélt menetvonalakat.

A rendszeresen fel nem használt menetvonalaknak tekintendő az összes megrendelt és lemondott menetvonalak darabszámának meghatározott aránya.

##### **IV.3.2.1 Az ösztönző elem célja**

A foglalási díj a pályahálózat jobb kihasználását elősegítő ösztönző elem, mely azt a célt kívánja szolgálni, hogy az indokolatlan menetvonal igénylések a szabad kapacitás kiutalhatóságát ne gátolják.

##### **IV.3.2.2 Az ösztönző elem mértéke**

A menetvonal foglalási díjának meghatározása a vizsgált hónapra megrendelt összes menetvonal darabszám és az összes lemondott menetvonal darabszám hányadosaként meghatározott érték, mely százalékban kifejezve kerül megállapításra a tervadatok alapján. A százalékok meghatározása a kerekítés szabályait alkalmazva, egész számokra kerekítve történik.

A megrendelt, illetve lemondott menetvonalak darabszámának meghatározása a vizsgált hónapban tervezett közlekedési nappal rendelkező menetvonalak figyelembe vételével kerül megállapításra.

Amennyiben a megrendelésre és lemondásra került menetvonal mind a két pályahálózat-működtetőt érinti, abban az esetben mind a két pályahálózat-működtetőnél figyelembevételre kerül a menetvonal darabszáma.

A foglalási díj mértékét az 4. számú táblázat tartalmazza.

4. számú táblázat

Foglalási díj a lemondott menetvonal darabszám függvényében

Lemondott menetvonal darabszám a megrendelt menetvonal darabszámhoz képest százalékban meghatározva	Fizetési kötelezettség (alapszolgáltatások díjának %-a)
60 % -ig	0
60-70 %-ig	1
70-80 %-ig	2
80-90 % ig	3
90 % felett	4

#### IV.3.2.3 Az ösztönző elem elszámolás módja

A hozzáférésre jogosult a kiutalt, de a tervezett közlekedtetési időpont előtt lemondott menetvonalért foglalási 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 kötelezettsége kizárólag akkor áll fenn, ha arra vonatkozóan a pályahálózat-működtetővel a Vtv. 54. §. (4) bekezdésében meghatározott keretszerződésben megállapodott.

A foglalási díjat a rendszerben meghatározott százalékos eloszlás szerint havonta számlázza ki a pályahálózat-működtető, a számlamellékletében egyértelműen azonosítható módon feltüntetve.

A foglalási díj a vizsgált hónapban tervezett közlekedési nappal rendelkező, de lemondott menetvonalak alapszolgáltatási díjának meghatározott százaléka.

A lemondott menetvonalak után az egyes pályahálózat-működtetők az általuk üzemeltett szakaszra eső menetvonal részhez kapcsolódó, fentiek szerint kalkulált díj alapján számolják el az 4. számú táblázatban meghatározott foglalási százalékot.

#### IV.3.2.4 Veszélyhelyzet esetén követendő eljárás

Veszélyhelyzet, valamint rendkívüli időjárás esetén a pályahálózat-működtető jogosult visszavonni a kapacitásigénylő által igényelt, a VPE Kft. által kiutalt menetvonalat. A pályahálózat-működtető veszélyhelyzet miatti menetvonal visszavonása nem minősül menetvonal lemondásnak, az nem tartozik a foglalási díjra vonatkozó szabályok hatálya alá.

#### IV.3.2.5 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 foglalási díjat részben a VPE Kft. által nyilvántartott, részben a saját informatikai rendszereikben rögzített adatok alapján számlázzák ki.



## **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 2016/2017. 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 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elem**

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

### **VI.3 Egyéb, a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódó ösztönző elem**

A Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatainak elvégzése érdekében a pályahálózat-működtető köteles a kiemelt pályaudvarokon zárt egységben való fordulás jelzésének átadására a VPE Kft. részére.

A foglalási díj elszámolásával kapcsolatos információk részben a VPE Kft.-nél, részben a pályahálózat-működtetőknél állnak rendelkezésre. A Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatainak elvégzése érdekében a pályahálózat-működtető köteles havi rendszerességgel a VPE Kft. részére továbbítani a rendelkezésükre álló foglalási díjjal kapcsolatban keletkezett információkat.

## VII. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat

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

### VII.1 Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető -Kapacitásigénylők 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 kapacitásigénylő 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 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 kapacitásigénylő 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 kapacitásigénylők 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 kapacitásigénylőket.

## **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.