

MELLÉKLETEK

6.5. melléklet - Teljesítményösztönző Rendszer

I. Teljesítményösztönző Rendszer alapelvei

A pont 4. bekezdése pontosításra került:

A felsorolt elemek után keletkező fizetési kötelezettségek és pénzügyi előnyök a Hálózati Üzletszabályzatban rögzített, díjként megadott tételekre díjakra vonatkoznak, a felárakra nem terjednek ki.

II. A Teljesítményösztönző Rendszer elemei

IV.1 Pontosságot ösztönző elem

A pont az alábbiak szerint módosult:

A Teljesítményösztönző Rendszer ~~egyik~~ fő eleme a vasúti közlekedés egyik legfontosabb minőségi mutatója, a vonat leköszlekedtetésének a kiutalt menetrendhez viszonyított pontossága. A vonatközlekedés pontosságának javulásától várható előny a bővíti a kapacitást, magasabb szintre emeli a tervezhetőséget, amely által a bővülése, amit a magasabb fokú tervezhetőség indokol. A megnövekedett kapacitás, illetve a rendelkezésre álló források hatékonyabb kihasználása, annak általánosságban véve elvárható hatása a működési költségek csökkenése és a vasúton nyújtott szolgáltatások általános színvonalának a növekedése válhat lehetővé.

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: Amikor a „vizsgált” közlekedő vonatnak egy másik késett vonat okoz késést, függetlenül attól, hogy ki a menetvonal tulajdonosa vagy eredetileg milyen okból késett. Ez a késés a másik késett vonat által okozott kényszer következménye.

A pontból a 6. bekezdés törlésre került:

~~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.~~

A pont c. bekezdése az alábbiak szerint módosult:

c. Tűréshatárok

A tűréshatár a hálózaton termékcsoportonként 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 is.

A pont 14. bekezdéséből törlésre került:

~~_Az egy hónapban maximálisan kiróható pénzügyi hátrány nem lehet több mint az adott hozzáférésre jogosult által az adott hónapban megrendelt, illetve leközelekedtetett 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 leközelekedtetett vonatok után fizetendő hálózat-hozzáférési díj 1 százaléka róható ki pénzügyi hátránnyként.~~

IV.1.1 Az ösztönző elem elszámolás módja

A pont 3. bekezdése törlésre került:

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

IV.1.2 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis ~~és várható hatása~~

A pont címében és az alábbiak szerint módosult:

~~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 vonatkategóriákban az érintett menetrendi időszak alatt leközlekedett nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése nem haladja meg a 206 percet.

Az árutovábbítás esetében a pontosság növekedésének kívánatos eredménye, hogy a termékcsoportba tartozó vonatkategóriákban az érintett menetrendi időszak alatt leközlekedett, nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése nem haladja meg a 3 óra 35 percet. átlagos végállomási késése az egész menetrendi időszak átlagát tekintve alacsonyabb, mint 60 perc az ösztönző elem hatására.

Az egyes termékcsoportok/~~vonatkategóriák~~ esetén ~~a termékcsoportba/vonatkategóriába~~ tartozó menetvonalak átlagos végállomási késésének meghatározása az alábbi képlet szerint ~~következőképpen~~ történik:

$$\frac{\text{A vizsgált menetrendi időszak alatt vizsgált termékcsoportba tartozó, leközlekedett, nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése}}{1} = \frac{\text{A vizsgált menetrendi időszak alatt a vizsgált termékcsoportban keletkezett nem azonnali menetvonalak végállomási késéseinek összege}}{\text{A vizsgált termékcsoportban leközlekedett nem azonnali késett vonatok száma}}$$

A pont 6. bekezdésétől törlésre került:

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

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

~~3. — A vizsgált termékcsoportba/vonatkategóriába tartozó menetvonalak átlagos végállomási késése a vizsgált menetrendi időszak alatt keletkezett végállomási késésének összege és ezen időszak alatt leközeledett vonatok számának hányadosa.~~

IV.1.3 Az ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás

A pont az alábbiak szerint pontosításra került:

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 a szerint.

A pont 3. bekezdése törlésre került:

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

A pont az alábbiak szerint pontosításra került:

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 jelentés ~~eket~~ készít.

IV.2 Környezetbarát közlekedési módot támogató ösztönző elemek

A pont az alábbiak szerint módosult:

Figyelembe véve a Az Európai Unió 2011-2020-as Közlekedéspolitikai Fehér Könyvében e szereplő célkitűzéseit célul tűzte ki a közlekedésből származó káros anyagok kibocsátásának csökkentését, a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálását, beleértve és az energiahatékonyabb közlekedési módok nagyobb arányú használatát. Az alábbi ösztönző elemek ezen törekvések elérését támogatják.

IV.2.1 Vasúti árutovábbítást ösztönző elemek

A fejezet átdolgozásra került:

A közúti közlekedés ~~magasabb-jelentősebb~~ 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.2.1.1 Az ösztönző elemek hatálya

A pont az alábbiak szerint módosult:

I) közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban

7

II) közútról átterelt áru vasúton történő továbbítása kiemelt országhatárok között

~~-történik a közútról átterelt áru továbbítása,~~

~~III) kiemelt szolgálati helyek között történik az~~ III) kiemelt szolgálati helyek között történik az árutovábbítás.

IV.2.1.2 Az ösztönző elemek célja

A pont az alábbiak szerint módosult:

A vasúti árutovábbítást támogató ösztönző elemek azt a célt kívánják szolgálni, hogy növeljék 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 pont törlésre került:

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

IV.2.1.43 Pénzügyi előny feltétele

A pont az alábbiak szerint módosult:

I) közútról átkerelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban:

a kapacitásigénylő által egyértelműen és kimutatható módon igazolt a közútról vasútra átkerelt áru vasúton történő elszállítása minimum 300 km távolságban,

II) közútról átkerelt áru vasúton történő továbbítása kiemelt országhatárok között ~~kiemelt országhatárok között történik a közútról átkerelt áru továbbítása:~~

a kapacitásigénylő által egyértelműen és kimutatható módon igazolt, a közútról vasútra átkerelt áru vasúton történő elszállítása,

Az ösztönző elem hatálya alá tartoznak az alábbi szolgálati helyek között:

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

~~A közútról átkerelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban és a kiemelt országhatárok között történő közútról átkerelt áru továbbításának vonatkozásában~~

Az I) és II) elem vonatkozásában kimutathatóan közútról átkerelt 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 I) és II) ösztönző elemre való jogosultság elbírálása pályahálózat-működtetőnként történik. A közútról átkerelt áru mennyiségének az érintett menetvonal esetében a teljes szállított árumennyiséget kell képeznie jelentenie. A megrendelés abban az esetben tekinthető az ösztönző elemek 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 elemek hatálya alá tartozik.

RoLa vonatnemben rendelt és akként leközlekedett menetvonalak automatikusan I) illetve II) az ösztönző elem hatálya alá tartoznak.

~~4)III)~~ kiemelt szolgálati helyek között történő 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). közlekedik az ösztönző elem hatálya alá tartozó alábbi szolgálati helyek között: 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).~~

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.

IV.2.1.54 Az ösztönzés mértéke

A pont 1. bekezdése törlésre került:

~~A IV.2.1.1 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 3. számú táblázat tartalmazza. A következő évekre vonatkozó pénzügyi előnyöket a következő évekre vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszere fogja meghatározni.~~

A pontban átalakításra került:

- I) közútról áttérrelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban esetén a fizetési kötelezettség alóli mentesülés mértéke:
 - az alapszolgáltatásokért fizetendő díj 80%-a.
- II) közútról áttérrelt áru vasúton történő továbbítása kiemelt országhatárok között esetén a fizetési kötelezettség alóli mentesülés mértéke:
 - az alapszolgáltatásokért fizetendő díj 80%-a.

Az I) és a II) 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 átkerelt új árumennyiség vasúton tartását.

III) kiemelt szolgálati helyek között történő árutovábbítás esetén a fizetési kötelezettség alóli mentesülés mértéke a vonatterhelés függvényében kerül megállapításra, melynek mértéke:

	<u>az alapszolgáltatásokért fizetendő díj</u>
<u>bruttó 500 tonna vonatterhelésig</u>	<u>70%-a</u>
<u>bruttó 501 és 700 tonna vonatterhelés között</u>	<u>30%-a</u>

bruttó 500 tonna vonatterhelésig az alapszolgáltatásért fizetendő díj 70%-a,
bruttó 501 és 700 tonna vonatterhelésig az alapszolgáltatásért fizetendő díj
30%-a.

3. számú táblázat

Alapszolgáltatások díjának megfizetése alóli mentesülés mértéke

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

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.2.1.65 A díjfizetés alóli mentesülés elszámolásának módja*A pont az alábbiak szerint módosult:*

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

IV.2.1.76 Vasúti árutovábbítást támogató ösztönző elem hipotézise ~~és várható hatása~~*A pontba felvételre került:*

A vasúti árutovábbítást ösztönző elemek esetében az az elvárás, hogy az előző évhez képest növekedjen a hatályuk alá tartozó kimutatható forgalom nagysága.

A pont korábbi tartalma törlésre került:

~~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 átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban, valamint a kiemelt országhatárok között történő, a közútról átterelt 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 átterelt 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.2.2.2 Az ösztönző elem célja

A pont az alábbiak szerint módosult:

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.2.2.5 Szórt küldeményt támogató ösztönző elem hipotézise ~~és várható hatása~~

A pont címében történt változás.

IV.3.1 Kiemelt pályaudvarok hatékony kihasználását ösztönző elem

A pont az alábbi pontosításra került:

A zárt egységben történő közlekedés esetén egyes technológiai folyamatok szükségtelenné válnak, ez kapacitásbővülést, valamint költséghatékonyabb humánerőforrás igénybevételt eredményez.

IV.3.1.1 Az ösztönző elem hatálya

A pont az alábbiak szerint módosult:

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

IV.3.1.6 Kiemelt pályaudvari kapacitás hatékony kihasználásának hipotézise ~~és várható hatása~~

A pont címében valamint az alábbiak szerint módosult:

A nem zárt egységben történő leközlekedésre hathatnak az ösztönző elem keretein kívüli tényezők, amelyek a kiemelt pályaudvarok jellege szerint is differenciálódhatnak. Ezért az elvárást nem konkrét értékben határozzuk meg, hanem valamennyi kiemelt pályaudvarra vonatkozó összesített átlaghoz kötjük.

Összesített átlag: az adott menetrendi időszakra érvényes, bármelyik kiemelt pályaudvart érintő, nem zárt egységben leközlekedett A, B, C kategóriájú menetvonalak összes darabszámának a bármelyik kiemelt pályaudvart érintő összes A, B, C kategóriájú menetvonalhoz viszonyított aránya.

Az ösztönző elem esetében elvárás, hogy az egyes kiemelt pályaudvarokon nem zárt egységben leközlekedett A, B, C kategóriájú menetvonalak az adott pályaudvart érintő valamennyi A, B, C kategóriájú menetvonalhoz viszonyított aránya az összesített átlag +/-10%-os sávjában legyen.

A pont 1. és 2. bekezdése törlésre került:

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

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

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

A pontban az alábbiak pontosítások történtek:

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 A rendszeresenséget fel nem használt menetvonalaknak tekintendő az összes megrendelt, kiutalt, de a tervezett közlekedtetési időpont előtt és lemondott menetvonalak darabszámának meghatározott arányában határozzuk meg.~~

IV.3.2.2 Az ösztönző elem mértéke

A pont az alábbiak szerint módosult:

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

~~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 a vizsgált hónapban tervezett közlekedési nappal rendelkező, de lemondott menetvonalanként 500 Ft, amennyiben arányuk a vizsgált hónapra közlekedési nappal összes megrendelt összes menetvonal darabszámon belül eléri a 60%-ot.

~~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 pont az alábbiak szerint módosult:

~~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.

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 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.~~

A pont az alábbiakkal egészült ki:

Amennyiben egy igénylő jogutódlással szűnik meg, egybeolvad vagy egyéb, az általa korábban kezelt menetvonal- és szolgáltatás igények tulajdonjogával kapcsolatban egyértelműen egy másik jogi szervezetet kijelölő módon alakul át, akkor a foglalási díjat még abban az esetben sem kell megfizetnie, ha az informatikai adottságai miatt esetlegesen a korábban megrendelt menetvonal- és szolgáltatás igényeket le kell mondania, a benyújtottakat vissza kell vonnia, és újból be kell nyújtania a kapacitás-elosztó rendszerbe már, mint jogutód jogi személy.

A Teljesítményösztönző Rendszer 2. számú melléklet az alábbiak szerint módosult:

Adatelem	Formátum	Megjegyzés
VPE egyedi (menetvonal, szolgáltatás) azonosító	év-hónap-nap/év/iktható/verzió	Menetvonal esetén a dátum a menetvonal kiinduló szolgálati helyére vonatkozik.
Naplóztott esemény helye	xxvvvvv	2+5 jegyű, TAF szerinti statisztikai szám
Naplóztott esemény időpontja	év-hónap-nap óra:perc:másodperc	
Naplóztott adat típusa	kódszám	A naplóztott adat típusa lehet pl. időadat (érkezés, indulás), de pl. a vonat tömege is, ha valahol változik
Naplóztott adat paramétere	lásd a lenti táblázatot	Első körben elegendő egy paraméter (ezzel még a szolgáltatásokat is le lehet fedni)
Eltérés/késés oka (fő kód, segéd kód)	kódszám	Ehhez meg kell határozni egy kódtáblázatot, de nem csak a késési okokat kell ide bekódolni UIC kódok alapján, Szolgáltatás tényadatok eltérési oka is itt kerül megküldésre, ha van.
Tény vonatszám	szám	
Naplózható események	Paraméter formátuma	Megjegyzés
Érkezés	év-hónap-nap óra:perc:másodperc	
Indulás	év-hónap-nap óra:perc:másodperc	
Áthaladás	év-hónap-nap, óra:perc:másodperc	

Vonathossz-változás	méterben	csak akkor kell küldeni, ha valahol változik
Vonattömeg-változás	tonnában	csak akkor kell küldeni, ha valahol változik
Kocsi-darabszám-változás	db	csak akkor kell küldeni, ha valahol változik
Vontató-jármű-típusának változásaTény-vontatójármű típus	sorozatjel	Ez ahhoz szükséges, hogy el lehessen dönteni, hogy villamos-jármű volt-e (cCsak akkor kell küldeni, ha valahol változik)
Szolgáltatás-tény igénybevételének a helye	xxxxxxx	2+5 jegyű, TAF-szerinti statisztikai szám
szolgáltatás tény kezdő ideje	év-hónap-nap óra:perc:másodperc	
szolgáltatás tény vég ideje	év-hónap-nap óra:perc:másodperc	
tény mennyiség	szám	
tény zárt egységben fordulás kezdő és végállomásról	jelölő igen/nem	
Tény-vonatkilométerLezáró esemény típus	kódszám	SzakaszonkéntMenetvonalanként
Tény bruttótonna	szám	csak akkor kell küldeni, ha valahol változik

A Teljesítményösztönző Rendszer 3. számú melléklet 4. és 5. bekezdése az alábbiak szerint módosult:

a) 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.~~

b) másodlagos késés: Amikor a „vizsgált” közlekedő vonatnak egy másik késett vonat okoz késést, függetlenül attól, hogy ki a menetvonal tulajdonosa vagy eredetileg milyen okból késett. Ez a késés a másik késett vonat által okozott kényszer következménye.

A Teljesítményösztönző Rendszer 3. számú melléklet 5. bekezdéséből törlésre került:

~~Az a késés, amelyet egy másik késett vonat akár elsődleges késés következményeként, akár attól függetlenül okozott, továbbá amely 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.~~

A Teljesítményösztönző Rendszer 4. számú melléklet teljes tartalma megújításra került az alábbiak szerint:

Európai Teljesítményösztönző Rendszer (EPR) rövid bemutatása

Az Európai Teljesítményösztönző Rendszer (European Performance Regime - EPR) a nemzetközi vonatok teljesítményét pontossági jellemzők alapján méri, és a késési percek mérlegén alapuló bonus-malus pénzügyi mozgásokkal ösztönzi. Fő célja az európai vasúti közlekedés minőségének javítása a már létező nemzeti ösztönző rendszerek komplementereként.

Az UIC (International Union of Railways) és az RNE (RailNetEurope) közös projektje. Jelenlegi állapota 10 évre visszatekintő erőfeszítés, konszenzus keresés és tesztelés eredménye. A 2013-ban elfogadásra került kézikönyv (Handbook for the European Performance Regime Guidelines for actual and potential users) már vizsgálta a 2012/34 EU irányelvnek (Recast) való megfelelést is.

Az Európai Unió tagállamiban bevezetése nem kötelező, de a Recast alapján a nemzeti és az európai teljesítményösztönző rendszerek alapelvei azonosak.

Jogi előfeltételei, hogy a pályahálózat-működtető (PHM) valamennyi érintett (nemzetközi menetvonalak) vasúti társaság (VV) számára felajánlja, de annak elfogadása nem kötelező, valamint, hogy az alapelvekkel valamennyi érintett pályahálózat-működtető hálózati üzletszabályzata kiegészüljön. Két típusú szerződést igényel: RNE-PHM és PHM-VV.

Az EPR főbb jellemzői:

- Késéseken alapul
- Számol a másodlagos késésekkel is, így ösztönöz a már elszenvedett késések csökkentésére
- Pénzügyi büntetéseket szab ki a nem kielégítő teljesítményért
- Felsőhatárt javasol a büntetési tételek tekintetében
- Az egész vasúti hálózaton alkalmazható

További információ:

<http://www.rne.eu/epr>

<http://www.rne.eu/european-performance-regime-epr>

http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Downloads/EPR/EPR%20Handbook%20%202013.pdf