

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 hátrányként.~~

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 leközlekedtetett, 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 termékcsoporthoz/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 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 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 tartoz~~nak~~ó ~~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 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). 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 átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban és a kiemelt országhatárok között történő közútról átterelt 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 átterelt 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 átterelt áru vasúton történő továbbítása minimum 300 km távolságban esetén a fizetési kötelezettség alóli mentesülés mértéke:
 - az alapszolgáltatásokért fizetendő díj 80%-a.
- II) közútról átterelt 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 vonatatterhelés függvényében kerül megállapításra, melynek mértéke:

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

~~bruttó 500 tonna vonatatterhelésig az alapszolgáltatásért fizetendő díj 70%-a,
bruttó 501 és 700 tonna vonatatterhelésig 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
vonatatterhelés függvényében kerül megállapításra, melynek mértéke:
bruttó 500 tonna vonatatterhelésig az alapszolgáltatásért fizetendő díj 70%-a,
bruttó 501 és 700 tonna vonatatterhelésig 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 áru fuvarozással 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 szükségtelemné 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 elosztás 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	xxxyyy	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