

**2017/2018. MENETRENDI IDŐSZAKRA VONATKOZÓ**

# **TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER**

**HATÁLYOS: 2017. december 9. 24:00 órától  
2018. december 8. 24:00 óráig**

[illegible]

## Tartalom

<b>MÓDOSÍTÁSOK JEGYZÉKE .....</b>	<b>2</b>
<b>I. A TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER HATÁLYA .....</b>	<b>4</b>
<b>II. JOGSZABÁLYI HÁTTÉR.....</b>	<b>5</b>
<b>III. TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER ALAPELVEI.....</b>	<b>6</b>
<b>IV. A TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER ELEMEI .....</b>	<b>8</b>
IV.1 Pontosságot ösztönző elem .....	8
IV.2 Foglalási díj .....	13
IV.3 Kiemelt menetvonalakon történő árutovábbítás .....	17
<b>V. HÁLÓZATHATÁR PONTOK.....</b>	<b>19</b>
V.1 Országhatár .....	19
V.2 Belföldi hálózathatár.....	19
<b>VI. TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZERHEZ KAPCSOLÓDÓ ADATIGÉNY.....</b>	<b>20</b>
VI.1 Pontosságot ösztönző elem .....	20
VI.2 Foglalási díj .....	20
<b>VII. VITÁS ÜGYEK KEZELÉSE, JOGORVOSLAT .....</b>	<b>21</b>
VII.1 Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető -Kapacitásigénylők között.	21
VII.2 Jogvita: Vasút igazgatási szerv hatásköre .....	22
<b>VIII. TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER KÖZZÉTÉTELÉNEK ILLETVE MÓDOSÍTÁSÁNAK MÓDJA.....</b>	<b>23</b>
VIII.1 A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása .....	23
VIII.2 A Teljesítményösztönző Rendszer tervezetével kapcsolatos eljárás .....	23
<b>IX. KAPACITÁS OPTIMÁLIS ELOSZTÁSÁRA HATÓ EGYÉB TÉNYEZŐK VIZSGÁLATA, ELEMZÉSE .....</b>	<b>25</b>
<b>X. EGYÉB RENDELKEZÉSEK .....</b>	<b>26</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. Jogsabályi háttér**

- Az Európai Parlament és Tanács 2012/34/EU Irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról,
- A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII törvény; 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:

- a pontosságot ösztönző elemre
- a foglalási díjra
- kiemelt menetvonalakon történő árutovábbításra.

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

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

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

Amennyiben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényét a Vtv. 2. §. 3.8. pontjában meghatározott kapacitásfoglalásra jogosult (továbbiakban: kapacitásfoglalásra jogosult) nyújtja be, 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 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, valamint a vasúton történő fuvarozás rugalmasságának fokozására, amelynek különösen fontos szerepe van a közúti fuvarozással folytatott versenyben.

A Teljesítményösztönző Rendszer a pályahálózat-működtető és a kapacitásigénylők között fennálló szerződéses kapcsolat Általános Szerződési Feltételeinek részét képezi.

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

## IV. A Teljesítményösztönző Rendszer elemei

### IV.1 Pontosságot ösztönző elem

A Teljesítményösztönző Rendszer fő eleme a vasúti közlekedés egyik legfontosabb minőségi mutatója, a vonat leközeledtetésének a kiutalt menetrendhez viszonyított pontossága. A vonatközlekedés pontosságának javulása bővíti a kapacitást, magasabb szintre emeli a tervezhetőséget, amely által a rendelkezésre álló források hatékonyabb kihasználása, a működési költségek csökkenése és a vasúton nyújtott szolgáltatások általános színvonalának a növekedése válhat lehetővé.

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 különbsége 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.

**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.

#### 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 termékcsoporthoz meghatározásakor a 2017/2018. 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. Tűrészatárók**

A tűrészatár a hálózaton termékcsoporthoz meghatározott olyan nagyságú késés, amely esetén nem következik be pénzügyi hátrány alkalmazásának kötelezettsége. A tűrészatár megállapítása perc alapon történik.

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

Tűrészatárók:

- 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,
- köztes elszámolási pontok

Köztes elszámolási pont kijelölésre és elszámolására a pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult egyedi megállapodása alapján kerülhet sor.




#### **e. Kalkulációs módszertan**

Az elszámolási ponton a pályahálózat-működtető által rögzített késési időadatok, illetve késési kódok figyelembevételével a szegmenshez tartozó tűrészatár érték kivonásával történik az ösztönző elemhez kapcsolódó kalkuláció.

A termékcsoporthoz tartozó tűrészatár 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. 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-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

A pontosság növekedésének kívánatos eredménye, hogy az adott termékcsoporthoz tartozó vonatkezelési kategóriákban az érintett menetrendi időszak alatt leközlekedett nem azonnali menetvonalak átlagos végállomási késése nem haladja meg a meghatározott célértéket a következők szerint:

Termékcsoporthoz	Célérték
Személyszállító vonatok	6 perc
Szerelvényvonatok	1 óra 20 perc
Árutovábbító vonatok	3 óra 35 perc

Az egyes termékcsoporthoz tartozó menetvonalak átlagos végállomási késésének meghatározása az alábbi képlet szerint történik:

$$\begin{array}{l} \text{A vizsgált menetrendi időszak alatt} \\ \text{vizsgált termékcsoporthoz tartozó,} \\ \text{leközlekedett, nem azonnali} \\ \text{menetvonalak átlagos végállomási} \\ \text{késése} \end{array} = \frac{\begin{array}{l} \text{A vizsgált menetrendi időszak alatt a} \\ \text{vizsgált termékcsoporthoz keletkezett} \\ \text{nem azonnali menetvonalak} \\ \text{végállomási késéseinek összege} \end{array}}{\begin{array}{l} \text{A vizsgált termékcsoporthoz} \\ \text{leközlekedett nem azonnali késett} \\ \text{vonatok száma} \end{array}}$$

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

A vonat leközlekedtetésének a kiutalt menetvonalhoz viszonyított pontosságával kapcsolatban a pályahálózat-működtetők kötelesek a menetrendtől való pozitív eltérések okait, illetve okozóit kódokkal ellátva rögzíteni. A rögzített adatokhoz a pályahálózat-működtető köteles a hozzáférésre jogosultak részére saját adataik vonatkozásában kifogásolási jogot biztosítani, illetve a VPE Kft. részére valamennyi vonateseményhez tartozó tényadat és kódolás vonatkozásában - kivétel a menetrendi hibára kódolt eseteket - kizárólag hozzáférési jogot biztosítani.

A pontossághoz kapcsolódó elszámolási teendőket a pályahálózat-működtetők végzik az elszámolási ponton rögzített elismert kódok alapján, a IV.1. fejezet kalkulációs módszertana szerint. Ezt követően minden hónapban előállítják a hozzáférésre jogosultak számára a számlamellékletet a pénzügyi előnyök, illetve hátrányok érvényesítésére vonatkozóan.

A VPE Kft. feladata a pályahálózat-működtetők által rögzített késési adatok fogadása. 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 jelentést 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 Foglalási díj

Az indokolatlan menetvonal foglalás különös jelentőséggel bír a szabad pályakapacitás rendelkezésre állásának meghatározásában, mivel lemondásai gátolja 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 rendszerességet a vizsgált hónapra összes kiutalt, de lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonalak darabszámának meghatározott arányában havonta állapítjuk meg. Ha a kiutalás szerinti menetvonal csak részben kerül felhasználásra, úgy az érintett menetvonal nem számít bele a lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonal darabszámba.

A 2018. február 26-i dátummal kezdődő, a 40a vonal Kelenföld-Érd szakaszát (továbbiakban 40a) érintő vágányzár hatására, a kerülő útirányokra a vágányzár tényleges befejezéséig az általánostól eltérő szabályok kerülnek meghatározásra a foglalási díj számítása tekintetében.

Kerülő útiránynak tekintendők az alábbi vonalak:

- 5-ös vonal
- 30a vonal - Kelenföld-Székesfehérvár
- 44-es vonal
- 45-ös vonal

Abban az esetben tekintjük a kiutalt menetvonal igényt a 40a vágányzár kerülő útirányát használó menetvonalnak, ha a kerülő útiránynak tekintett vonalak bármelyikét érinti. Amennyiben egy menetvonal több kerülő útiránynak tekintett vonalat is érint, csak egyszer lesz figyelembevéve a számításokban.

A 40a vágányzár kerülő útirányaira vonatkozó ösztönző elem hatálya a Teljesítményösztönző Rendszer 4. módosításának hatálybalépését (2018. április 7.) követően lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonalakra terjed ki.

### IV.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.2.2 Az ösztönző elem mértéke

*Eljárásrend a 40a vágányzár kerülő útirányait nem használó menetvonalak esetén:*

A foglalási díj meghatározása a vizsgált hónapra kiutalt összes menetvonal darabszám és vizsgált hónapra kiutalt, de lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonal darabszám hányadosaként meghatározott érték, mely százalékban kifejezve kerül megállapításra. A százalékok meghatározása a kerekítés szabályait alkalmazva, egész számokra történik.

A 40a vágányzár ideje alatt a 40a vágányzár kerülő útirányait használó menetvonalak tekintetében a vizsgálat külön történik meg, azok nem kerülnek figyelembe vételre az összes kiutalt menetvonal darabszámra vetített foglalási díj számítása során.

Foglalási díj abban az esetben kerül felszámításra, amennyiben a vizsgált hónapra megrendelt, közlekedési napkijelöléssel rendelkező kiutalt menetvonalakból a lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintettek részaránya eléri a 60%-ot.

A foglalási díj mértéke lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonalanként 500 Ft.

*Eljárásrend a 40a vágányzár kerülő útirányait használó menetvonalak esetén:*

A IV.2. pontban a 40a vágányzár kerülő útirányát használóként meghatározott menetvonalak kerülnek vizsgálat alá. Darabszámuk megállapítása a következőképpen történik:

A vizsgált hónapra vonatkozóan kiválasztásra kerülnek a tervezett közlekedésre kijelölt, kiutalt menetvonalak, melyek a 40a vágányzár kerülő útirányaként meghatározott vasútvonalak bármelyikét érintik. Az ösztönző elem mértékének meghatározásánál egy menetvonal kizárólag csak egyszer kerül figyelembe vételre, függetlenül attól, hogy több kerülő útirányként meghatározott vonalat érint.

Ezt követően meghatározásra kerül a 40a vágányzár kerülő útirányainak vonatkozásában lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonal darabszám aránya. A vizsgált hónapra a 40a vágányzár kerülő útirányainak bármelyikét használó, terv szerinti közlekedési napkijelöléssel rendelkező, kiutalt, de lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonal darabszám és a 40a vágányzár kerülő útirányainak bármelyikére kiutalt összes menetvonal darabszám hányadosa kerül kiszámításra.

Amennyiben a vizsgált hónapra a lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonalak aránya a vizsgált kapacitásigénylő esetén eléri a 25 %-ot, a kapacitásigénylő foglalási díj megfizetésére köteles. A foglalási díj mértéke a 40a vágányzár kerülő útirányaira vonatkozóan, lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonalanként 10.000 Ft.

A foglalási díj fizetési kötelezettség azon kapacitásigénylők esetén kerül vizsgálatra, akik a vizsgált hónapban minimum 30 darab olyan menetvonal igényrel rendelkeztek, amelyek a kiutalás szerint érintették a 40a vágányzár kerülő útirányainak legalább egy vonalát.

#### **IV.2.3 Az ösztönző elem elszámolás módja**

Amennyiben a menetvonal igényt kapacitásfoglalásra jogosult nyújtotta be, de annak igénybevételére a menetvonal kiutalást követően ténylegesen nem került sor, a foglalási díj megfizetéséért a menetvonal igénylésben megjelölt hozzáférésre jogosult vagy hozzáférésre jogosultak kötelesek. Amennyiben a menetvonal igényben hozzáférésre jogosult még nem került kijelölésre vagy a kijelölt hozzáférésre jogosult a kijelölést elutasította, a fizetési kötelezettség a kapacitásfoglalásra jogosultat terheli. A foglalási díjat kapacitásfoglalásra jogosult esetén egyben, a kapacitásfoglalásra jogosult részére kiutalt menetvonalakra kell vizsgálni, függetlenül az azokban kijelölt hozzáférésre jogosultak számától.

A foglalási díjat havonta számlázza ki a pályahálózat-működtető, a számlamellékletében egyértelműen azonosítható módon feltüntetve.

Amennyiben a kiutalásra és lemondásra került, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonal mind a két pályahálózat-működtetőt érinti, abban az esetben mind a két pályahálózat-működtetőnél figyelembevételre kerül a menetvonal darabszáma.

Amennyiben egy kapacitásigénylő 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 adottságok 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.

#### **IV.2.4 Rendkívüli helyzetek esetén követendő eljárás**

Veszélyhelyzet, időjárási ok vagy üzembiztonsági vágányzár esetén a pályahálózat-működtető jogosult visszavonni a kapacitásigénylő által igényelt, a VPE Kft. által kiutalt menetvonalat. A pályahálózat-működtető veszélyhelyzet, időjárási ok vagy üzembiztonsági vágányzár miatti menetvonal visszavonása nem minősül menetvonal lemondásnak, az nem tartozik a foglalási díjra vonatkozó szabályok hatálya alá. Ugyanez igaz a pályahálózat-működtető által, vágányzár miatt kezdeményezett menetvonalak visszavonására is, amennyiben azt a VPE Kft. hajtja végre, és nem a menetvonal tulajdonosa mondja le.

#### **IV.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.

#### **IV.2.6 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis**

*A 40a vágányzár kerülő útirányait nem használó menetvonalak esetén:*

Az ösztönző elemmel kapcsolatos elvárás, hogy éves szinten a vasúti társaságok lemondási arányai pályahálózat-működtetőnként (a magyarázhatóan speciális értékeket leszámítva) ne haladják meg a 60%-ot.

*A 40a vágányzár kerülő útirányait használó menetvonalak esetén:*

Vonatkozó hipotézis vizsgálat eredményeinek ismeretében később kerül meghatározásra.



### **IV.3 Kiemelt menetvonalakon történő árutovábbítás**

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

Az ösztönző elem hatálya alá tartozó menetvonalakon közlekedő tehervonatok közlekedésének pénzügyi ösztönzése.

Az ösztönző elem hatálya alá tartoznak az alábbi viszonylatokra igényelt és kiutalt menetvonalak:

- Eperjeske-Átrakó (5514191) - Dunaújváros (5506502) és vissza;
- Záhony-Rendező (5542077) - Dunaújváros (5506502) és vissza;
- Fényeslitke-Déli rendező (5542127) - Dunaújváros (5506502) és vissza.

#### **IV.3.2 Az ösztönző elem célja**

Az ösztönző elem célja a vasúti áruszállítás versenyképességének megtartása más szállítási módokkal szemben, elősegítve a vasúti pályahálózat fenntartásának költséghatékonyságát, az áruforgalom vasúton történő szállítását, valamint a közutak tehermentesítését.

#### **IV.3.3 A pénzügyi előny feltétele**

Az ösztönző elem hatálya alá tartozó menetvonalakon közlekedik a tehervonat. A kapacitásigénylő menetvonal megrendelése abban az esetben tekinthető az ösztönző elem hatálya alá tartozónak, ha a

- megrendelés a jelen pontban megjelölt viszonylatokra, egy menetvonalban kerül kiutalásra,
- vonatok a teljes, kiutalásban szereplő útvonalon le is közlekednek,
- vonat közbeni állomásain rendkívüli eseteket kivéve vasúti kocsik ki/be sorozására nem kerül sor.

Amennyiben az érintett menetvonalak megrendelését teljes kizárással járó pályakapacitás korlátozás miatt nem lehet megtenni, úgy a módosított menetvonalakon történt közlekedés során a korlátozás nélküli esettel egyenértékű ösztönzés érvényesíthető úgy, hogy teljes viszonylatra vetített ösztönző érték megegyezzen a zavartalan esetben nyújtottal.

#### **IV.3.4 Az ösztönző elem mértéke**

A kiemelt menetvonalakon történő árutovábbítás ösztönző elem esetében a pénzügyi előny mértéke az alapszolgáltatásokért fizetendő díj 63 százaléka.

#### **IV.3.5 Az ösztönző elem elszámolás módja**

A feltételek teljesülését a pályahálózat-működtető ellenőrzi. A kiemelt menetvonalakon történő árutovábbítás esetén az ösztönző elem hatálya alá tartozás jelölése a menetvonal megrendelésekor nem szükséges, a feltételek tény szerinti teljesülésének ellenőrzése az elszámolás során történik meg. 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.

#### **IV.3.6 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis**

A kiemelt menetvonalakon történő árutovábbítás esetében az ösztönző elem hatására az érintett viszonylatokon leközlekedett, az ösztönző elem feltételeinek megfelelő vonatok darabszámában összességében 5-10% közötti növekedés lesz kimutatható a 2016/2017. menetrendi időszak azonos időszakára vonatkozó forgalmi adatokhoz képest.

## **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.

Amennyiben nem nyílt hozzáférésű hálózatról érkezik hozott késéssel a vonat, az országos nyílt hozzáférésű hálózatra átvitt késés másodlagos késés, nem tartozik a Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá.

Ha 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 késéseket a Teljesítményösztönző Rendszer nem kezeli.

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. csatlakozó állomásait a 2017/2018. 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 Foglalási díj**

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 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 tekintetében az összes, a Teljesítményösztönző Rendszerben foglalt ösztönző elem alkalmazásából adódó pénzügyi fizetési kötelezettséggel kapcsolatos mindennemű információ (kalkuláció alapja, kalkulált fizetendő díj menetvonalankénti bontásban) átadására, hozzáférés biztosítására.
- 2) A pályahálózat-működtető és a kapacitásigénylő köteles a hálózat-hozzáférési, vagy azzal egyenértékű 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 tervezetével kapcsolatos eljárás**

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.

(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**

A Teljesítményösztönző Rendszer elemeinek csökkentése lehetőséget ad a VPE Kft. számára olyan mélyebb rétegzettségű elemzések elkészítésére, amelyek minőségbeli fejlesztéseket célzó javaslatok, valamint konkrét akciótervek kidolgozásának alapjául szolgálhatnak.

### **A menetrendi hibák minimalizálása**

Hol fordult elő menetrendi hiba, amennyiben a menetrendi hiba olyan vonaton fordult elő, amelynek igénylése több menetvonalat is tartalmazott, azok vizsgálata, hogy az adott szolgálati helyen minden esetben fordult-e elő késés, amennyiben igen, az milyen késési kóddal jelent meg.

VPE belső eljárásrendjéhez kapcsolódó vizsgálat, amennyiben a menetrendi hiba kódolás jogos, fontos a szerkesztési gyakorlatba való visszacsatolás.

### **A menetrend szerkesztési technológia hibáinak felderítése**

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.

### **Késési gócpontok keresése, okok feltárása**

Összességében meghatározásra kell kerülnie az országban azon késési gócpontoknak, ahol jellemzően több a késés más területekhez viszonyítva. Ezen esetekben vizsgálandó egy-egy területre a késési kódok megoszlása, a felmerülő késések mértéke, okozója, szükség esetén elemzés szolgálati hely, vagy vonal szintre kiterjesztve.

További részletesebb vizsgálatok, problémákra irányuló elemzések tervezettek az alábbi területeken: késési események, vitatott percek, hálózati zavarok, eljutási idők.

A vizsgálatok eredményeiről a VPE Kft. tájékoztatja a kapacitásigénylőket.

## **X. Egyéb rendelkezések**

Folyamatos adatszolgáltatás pályahálózat-működtetők részéről.

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