

2023/2024. MENETRENDI IDŐSZAKRA VONATKOZÓ

TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER

**HATÁLYOS: 2023. december 09. 24:00 órától
2024. december 14. 24:00 óráig**

Módosítások jegyzéke

[illegible]

Tartalom

MÓDOSÍTÁSOK JEGYZÉKE.....	2
I. A TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER HATÁLYA	5
II. JOGSZABÁLYI HÁTTÉR	6
III. TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER ALAPELVEI	7
IV. A TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER ELEMEI	9
IV.1 PONTOSSÁGOT ÖSZTÖNZŐ ELEM	9
IV.2 FOGLALÁSI DÍJ.....	14
IV.3 SPECIÁLIS ÖSZTÖNZŐ ELEM A 136-OS VONALON	17
V. HÁLÓZATHATÁR PONTOK	19
V.1 ORSZÁGHATÁR.....	19
V.2 BELFÖLDI HÁLÓZATHATÁR	19
VI. TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZERHEZ KAPCSOLÓDÓ ADATIGÉNY	20
VI.1 PONTOSSÁGOT ÖSZTÖNZŐ ELEM	20
VI.2 FOGLALÁSI DÍJ.....	20
VI.3 SPECIÁLIS ÖSZTÖNZŐ ELEM A 136-OS VONALON	20
VII. VITÁS ÜGYEK KEZELÉSE, JOGORVOSLAT	21
VII.1 REKLAMÁCIÓKEZELÉS: PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐ - HOZZÁFÉRÉSRE JOGOSULT KÖZÖTT	21
VII.2 JOGVITA: VASÚT IGAZGATÁSI SZERV HATÁSKÖRE	22
VIII. TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER KÖZZÉTÉTELÉNEK, ILLETVE MÓDOSÍTÁSÁNAK MÓDJA	23
VIII.1 A TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER MÓDOSÍTÁSA	23
VIII.2 A TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER TERVEZETÉVEL KAPCSOLATOS ELJÁRÁS	23
IX. KAPACITÁS OPTIMÁLIS ELOSZTÁSÁRA HATÓ EGYÉB TÉNYEZŐK VIZSGÁLATA, ELEMZÉSE.....	25
X. EGYÉB RENDELKEZÉSEK	26
MÓDOSÍTÁSOK JEGYZÉKE.....	2
I.A TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER HATÁLYA	4
II.JOGSZABÁLYI	5
III.TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER ALAPELVEI	6
IV.A TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ RENDSZER ELEMEI	8

IV.1PONTOSSÁGOT	ÖSZTÖNZŐ	ELEM	8
IV.2FOGLALÁSI		DÍJ	13
V.HÁLÓZATHATÁR		PONTOK	16
V.1		ORSZÁGHATÁR	16
V.2BELFÖLDI		HÁLÓZATHATÁR	16
VI.TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ	RENDSZERHEZ	KAPCSOLÓDÓ	ADATIGÉNY
			17
VI.1PONTOSSÁGOT	ÖSZTÖNZŐ	ELEM	17
VI.2FOGLALÁSI		DÍJ	17
VII.VITÁS	ÜGYEK	KEZELÉSE,	JOGORVOSLAT
			18
VII.1REKLAMÁCIÓKEZELÉS:	PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐ	-	HOZZÁFÉRÉSRE
JOGOSULT KÖZÖTT			18
VII.2JOGVITA:	VASÚT	IGAZGATÁSI	SZERV
			HATÁSKÖRE
			19
VIII.TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ	RENDSZER	KÖZZÉTÉTELÉNEK,	ILLETVE
MÓDOSÍTÁSÁNAK MÓDJA			20
VIII.1A	TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ	RENDSZER	MÓDOSÍTÁSA
			20
VIII.2A	TELJESÍTMÉNYÖSZTÖNZŐ	RENDSZER	TERVEZETÉVEL
ELJÁRÁS			KAPCSOLATOS
			20
IX.KAPACITÁS OPTIMÁLIS ELOSZTÁSÁRA HATÓ EGYÉB TÉNYEZŐK VIZSGÁLATA,			ELEMZÉSE
			22
X.EGYÉB			RENDELKEZÉSEK
			23

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 vasúti igazgatási szervre,
- d) a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezetre (a továbbiakban: VPE).

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

II. Jogszabályi 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 hozzáférésre jogosultakra, 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 hozzáférésre jogosultakkal, sem a pályahálózat-működtetőkkel szemben nem támaszthat túlzott jogi és/vagy adminisztrációs terheket.

Az adott menetrendi időszakra vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszer tapasztalatait a VPE 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-~~
- [speciális ösztönző elemre a 136-os vonalon](#)

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 hozzáférésre jogosult elfogadta a kijelölést.

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.

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 hozzáférésre jogosultak 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 eredményezheti a rendelkezésre álló források hatékonyabb kihasználását, a működési költségek csökkenését és a vasúton nyújtott szolgáltatások általános színvonalának a növekedését.

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-hez a tervezett közlekedtetés időpontját megelőző 5 napon belül benyújtott, a VPE 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 elemzésének alapjául szolgáló, az 57/2015 NFM rendelet 1. sz. mellékletében is rögzített késési kódok tartalmát az UIC 450-2-es döntvénye határozza meg.

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. Termékcsoportok

A Teljesítményösztönző Rendszer szempontjából alapvetően három termékcsoportot különböztethetünk meg, személyszállító vonatokat, szerelvény vonatokat, illetve árutovábbító vonatokat, ezekhez eltérő tűréshatárok kerülnek megállapításra.

A Teljesítményösztönző Rendszer a termékcsoportok meghatározásakor a 2023/2024. évi Hálózati Üzletszabályzat 4.5-2. számú mellékletében feltüntetett (A,B) jelű vonatokat személyszállító vonatnak, a (C) jelű vonatokat szerelvény vonatnak, a (D,E) kategóriába sorolt vonatokat pedig árutovábbító vonatnak tekinti.

c. Tűréshatárok

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

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

Tűréshatárok:

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

d. Elszámolási pontok

Elszámolási pont kizárólag mérési ponton lehet.

A Teljesítményösztönző Rendszert tekintve három féle elszámolási pontot különböztetünk meg, melyek az alábbiak:

- végponti,
- az adott pályahálózat-működtető utolsó mérési pontja,
- 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 alapján történik az ösztönző elemhez kapcsolódó kalkuláció.




A "Késés elszámolási ponton"-ból úgy kerül kiszámításra, hogy az elszámolási ponton kalkulált tény-terv közlekedési időadat eltérésből kerül levonásra a termékcsoporthoz tartozó tűréshatár érték, a másodlagos késés (a másodlagos késésekért a feleket pénzügyi hátrány nem terheli, mivel azok nem tartoznak a Teljesítményösztönző Rendszer hatálya alá), valamint a vis maiorra kódolt késés.

A kivonásokat követően fennmaradó pozitív tényről való eltérés percben kifejezett értéke az elszámolandó, amely az összes 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	$y' = y / (y+z+w)$
ebből Hozzáférésre jogosult oldalán felmerülő késés	$z' = z / (y+z+w)$
ebből nem kódolt késés	$w' = w / (y+z+w)$
	
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.

Az ösztönző elem mértéke: 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 részére átadott helytálló és pontos pályahálózati alapadatok, forgalomszabályozási követelmények és információk ellenére a menetvonal nem megfelelő kiutalásából, a menetrend nem megfelelő kisserkesztéséből 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-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.

Mindkét pályahálózatot érintő menetvonalak esetében a kalkuláció pályahálózat-működtetőnként külön-külön kerül elvégzésre.

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
Árutovábbító vonatok	3 óra 35 perc

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

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

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 részére valamennyi vonateseményhez tartozó tényadat és kódolás vonatkozásában hozzáférési jogot, valamint a menetrendi hibára kódolt eseteknél kifogásolási 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 feladata a pályahálózat-működtetők által rögzített késési adatok fogadása. A pályahálózat-működtetők által rögzített késési adatok fogadását követően a VPE 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 a pályahálózat-működtetők bevonásával elvégzi a IX. fejezetben meghatározott vizsgálatokat.

IV.2 Foglalási díj

Az indokolatlan kapacitás foglalás különös jelentőséggel bír a rendelkezésre álló szabad kapacitás meghatározásában, mivel a lemondásáig 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 állapítja meg.

Nem számít bele a lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonal darabszámba:

- a kiutalás szerint csak részben felhasznált menetvonal
- az igénykezelés során infrastruktúra adatváltozás miatt a VPE által kezdeményezett technikai lemondásnak minősülő verzió
- a lemondással és új igényléssel járó módosítás.

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

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 alapján történik, mely százalékban kifejezve kerül megállapításra. A százalékok meghatározása a kerekítés szabályait alkalmazva, egész számokra történik.

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 a lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonalak alapszolgáltatási díjának 1%-a.

IV.2.3 Az ösztönző elem elszámolás módja

A foglalási díj megfizetésére a hozzáférésre jogosult köteles.

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 a lemondásra került, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonalak aránya az érintett pályahálózat-működtető vonatkozásában az adott hozzáférésre jogosult esetében meghaladja a 60%-ot, abban az esetben a lemondott, vagy lemondás mulasztásban érintett menetvonalakra az egyes pályahálózat-működtetők az általuk üzemeltetett szakaszhoz kapcsolódóan számolják el a foglalási díjat az érintett menetvonalak alapszolgáltatási díjának az ösztönző elem mértékénél meghatározott hányada alapján.

A foglalási díjat havonta számlázzák ki a pályahálózat-működtetők, a számlamellékletében egyértelműen azonosítható módon feltüntetve.

Amennyiben egy hozzáférésre jogosult 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 kapacitásigénylők által igényelt, a VPE 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 hajtja végre, és nem a menetvonal tulajdonosa mondja le.

IV.2.5 Az ösztönző elemhez kapcsolódó feladatmegosztás

A VPE a tervezett közlekedtetési időpontot megelőző menetvonal lemondásokat a rendszerben meghatározott szempontok szerint nyilvántartja. A pályahálózat-működtetők a menetvonal foglalási díjat részben a VPE által nyilvántartott, részben a saját informatikai rendszereikben rögzített adatok alapján számlázzák ki.

IV.2.6 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis

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

IV.3 Speciális ösztönző elem a 136-os vonalon

A Budapest–Belgrád vasútvonal fejlesztése miatt a balkáni tranzit vasúti kapujaként működő kelebiai határátmenet jelenleg nem hozzáférhető, a röszkei határátmenet Szerbia felé az áruszállítás alternatív megoldása, ahol szintén infrastruktúrafejlesztés zajlik, és helyettesítő vasúti pályaszakasz kijelölésére sincs lehetőség. A vonalszakasz 2022. augusztusa óta túlterheltté lett nyilvánítva. Sem a 2023/2024 menetrendi időszak éves üzemi menetrend véglegesítésekor sem az éves pótlólagos igények elbírálásakor nem volt eredményes az Összehangolási eljárás, így a túlterheltté minősítés továbbra is fennáll, ezért a rendelkezésre álló kapacitás hatékonyabb kihasználása érdekében a 2022/2023. menetrendi időszaki TÖR 3. számú módosításában bevezetett speciális ösztönző elemet - a szükséges változtatásokkal - továbbra is rendszerben tartjuk.

IV.3.1 Az ösztönző elem célja

Az ösztönző elem célja, hogy elősegítse a szűk keresztmetszetű pályakapacitás hatékonyabb kihasználását lehetséges kapacitás-felszabadítással.

IV.3.2 Az ösztönző elem esetében alkalmazott eljárásrend

A Röszke - Röszke oh. vonalszakaszt bármely irányból érintő,

- kilépő irányban a kiutalásban Röszke [HU17673] szolgálati helyen szereplő tervezett indulási időpontot megelőző 12 órán belül lemondott, vagy lemondás mulasztásban érintett menetvonalak,
- belépő irányban a kiutalásban Röszke oh. [HU07120] szolgálati helyen szereplő tervezett indulási időpontot megelőző 12 órán belül lemondott, vagy lemondás mulasztásban érintett menetvonalak esetén

a hozzáférésre jogosult, kapacitás foglalásra jogosulti igénylés esetén a megbízott hozzáférésre jogosult, speciális lemondási díj megfizetésére köteles.

A speciális lemondási díj megfizetése nem vonatkozik azokra a menetvonalakra, amelyek készre jelentettek, vagy már rögzítésre került tényadat a vonathoz.

A speciális lemondási díj esetében a lemondás mulasztásban való érintettség határideje a lemondás határidejével egyezik meg.

Ha a lemondás időpontja a kiutalási folyamat időigénye miatt csúszik át a szankcionált időszakba, de a hozzáférésre jogosult azt időben benyújtotta (a menetvonal-igénylő informatikai rendszerben történő jelzés időpontja), akkor nem vonatkozik rá a speciális lemondási díj.

Amennyiben egy menetvonal speciális lemondási díj fizetési kötelezettség hatálya alá esik, a foglalási díjnál már nem kerül beszámításra.

IV.3.3 Az ösztönző elem mértéke

A speciális lemondási díj mértéke a tényadatokat tartalmazó hatáselemzéssel kerül kialakításra, abban az esetben, ha a Hálózati Üzletszabályzat 4.6 pontjában rögzített túlterhelt pályaszakaszra vonatkozó eljárásrendben foglaltak már nem képesek hatékonyan megoldani a kapacitáshiányt.

A hatáselemzés eredménye az érintett felekkel folytatott konzultáción megállapodottak alapján kerül véglegesítésre. Ezután kerül számszerűsítésre a IV.3.2 pontban meghatározott lemondott, valamint lemondás mulasztásban érintett menetvonal darabonként fizetendő díj, amellyel együtt a IV.3. pont fizetési kötelezettségeire és elszámolásra vonatkozó szabályai is érvénybe lépnek.

IV.3.4 Az ösztönző elem elszámolás módja

A speciális lemondási díjat havonta számlázza ki a pályahálózat-működtető MÁV Zrt., a számlamellékletében egyértelműen azonosítható módon feltüntetve.

Az elszámolást a hozzáférésre jogosult a VII.1. Reklamációkezelés fejezetben leírtak szerint vitathatja.

IV.3.5 Az ösztönző elemhez kapcsolódó hipotézis

Az ösztönző elemmel kapcsolatos elvárás, hogy a 136-os vonalon növekedjen a még más számára felhasználható időben felszabadított kapacitás.

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. határpontokat és azok infrastruktúra adatait a 2023/2024. menetrendi időszakra vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat 5.2-4, 5.2-5 számú mellékletei tartalmazzák.

VI. Teljesítményösztönző Rendszerhez kapcsolódó adatigény

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

VI.1 Pontosságot ösztönző elem

A pontosságra vonatkozó adatok a pályahálózat-működtetőknél állnak rendelkezésre. A pályahálózat-működtetők által a VPE számára kötelezően biztosítandó információkat a 2. számú melléklet tartalmazza.

VI.2 Foglalási díj

A foglalási díj elszámolásával kapcsolatos információk részben a VPE-nél, részben a pályahálózat-működtetőknél állnak rendelkezésre.

A Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatainak elvégzése érdekében a pályahálózat-működtető köteles a VPE részére továbbítani a rendelkezésükre álló foglalási díjjal kapcsolatban keletkezett információkat.

VI.3 Speciális ösztönző elem a 136-os vonalon

A Teljesítményösztönző Rendszer hatásvizsgálatainak elvégzése érdekében a pályahálózat-működtető köteles a VPE részére továbbítani a speciális lemondási díjjal kapcsolatos számításokhoz szükséges, nála rendelkezésre álló információkat.

VII. Vitás ügyek kezelése, jogorvoslat

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

VII.1 Reklamációkezelés: Pályahálózat-működtető - Hozzáférésre jogosult 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 hozzáférésre jogosult 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 rendelkezésére kell bocsátani.

VIII. Teljesítményösztönző Rendszer közzétételének, illetve módosításának módja

VIII.1 A Teljesítményösztönző Rendszer módosítása

A VPE az alkalmazott Teljesítményösztönző Rendszer tapasztalatait - így különösen a hálózati zavarok csökkentésére gyakorolt hatást - minden menetrendi időszakra vonatkozóan a pályahálózat-működtetők, a kapacitásigénylők 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 hipotézisvizsgálatának elemzéséből adódó változások módosítása, jogszabályváltozásból adódó, továbbá a Hálózati Üzletszabályzat módosításából adódó módosítás esetén:

a) a VPE 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 a módosítás véglegesítése során lehetőség szerint figyelembe vesz.

c) Az így véglegesített módosítást a VPE a hatálybalépés időpontjának feltüntetésével honlapján közzéteszi.

A VPE valamennyi módosítás tényét a Teljesítményösztönző Rendszer elválaszthatatlan részét képező jegyzékben a hatálybalépés időpontjával rögzíti.

VIII.2 A Teljesítményösztönző Rendszer tervezetével kapcsolatos eljárás

A VPE-nek a pályahálózat-működtetők, a hozzáférésre jogosultak és a vasúti igazgatási szerv bevonásával történő értékelést követően minden évben el kell készítenie a Teljesítményösztönző Rendszer tervezetét.

(1) A Teljesítményösztonzó Rendszer tervezetét a véglegesített Teljesítményösztonzó Rendszer közzétételét legalább 30 nappal megelőzően a VPE honlapján nyilvánosságra kell hozni annak érdekében, hogy a rendszer hatálya alá tartozók számára lehetőség nyíljon az abban foglaltak érdemi véleményezésére, észrevételeik megtételére. A Teljesítményösztonzó Rendszer tervezetének nyilvánosságra hozataláról a VPE köteles az érintetteket elektronikus úton haladéktalanul tájékoztatni.

(2) Az érintettek a Teljesítményösztonzó 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 VPE törekszik olyan mélyebb rétegzettségű elemzések elkészítésére, amelyek minőségbeli fejlesztéseket célzó javaslatok, valamint konkrét akciótervek kidolgozásának alapjául szolgálhatnak.

A menetrendi hibák minimalizálása

A menetrendi hibák minimalizálása érdekében a VPE a PHM-ekkel közösen vizsgálatot folytat az ilyen jellegű késési okok gyakoriságának, helyszíneinek, valamint az érintett vonatok, és a kapcsolódó késési kódok feltárására.

A menetrend szerkesztési technológia hibáinak felderítése

A rendszeresen ismétlődő menetrendtől való eltérések közötti összefüggések felkutatása, elemzése és azok okainak feltárása érdekében a VPE 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 tájékoztatja a kapacitásigénylőket.

X. Egyéb rendelkezések

Folyamatos adatszolgáltatás pályahálózat-működtetők részéről.

A Teljesítményösztönző Rendszer akadálymentes működése érdekében a pályahálózat-működtetők kötelesek a TÖR-ben szereplő ösztönző elemekkel kapcsolatos véglegesített adatokat haladéktalanul a VPE rendelkezésére bocsátani.