

Díjképzési Módszertan IV.  
Verzió: 2.~~32~~  
Érvényes: 2025.0~~74~~.~~30~~1.  
Hatályos: 2025.12.14.

## Díjképzési Módszertan IV.

Verzió: 2.~~32~~

Érvényes: 2025. 0~~74~~. ~~30~~1. 00:00 órától  
Hatályos: 2025. 12. 14. 00:00 órától

Érintett menetrendi időszak: 2025/2026

Első közzététel időpontja: 2022. december 11.

## Tartalom

<b>PREAMBULUM.....</b>	<b>5</b>
<b>1 ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK .....</b>	<b>6</b>
1.1 A DÍJKÉPZÉSI MÓDSZERTAN HATÁLYA .....	6
1.1.1 A DM időbeli hatálya .....	6
1.1.2 A DM területi és tárgyi hatálya.....	6
1.2 ALKALMAZANDÓ IRÁNYELVEK, JOGSZABÁLYOK .....	6
<b>2 A DÍJKÉPZÉSI RENDSZER FELÉPÍTÉSE.....</b>	<b>8</b>
2.1 A DÍJKÉPZÉSI RENDSZER ELEMELI .....	8
2.1.1. Kötelezően alkalmazandó elemek.....	8
2.1.1.1.Szolgáltatások díja.....	8
2.1.1.2.ETCS díj.....	9
2.1.2. Felmerülés esetén alkalmazható elemek .....	10
2.1.2.1.Felár .....	10
2.1.2.2.Állami szerepvállalás.....	11
2.1.2.3.Kedvezmények .....	11
2.1.2.4.Kiegyenlítő juttatás.....	13
2.1.2.5.Túlterheltségi díj .....	13
2.1.3. Döntés alapján alkalmazható elemek .....	14
2.1.4. Fizetendő összeg .....	14
2.2 A DÍJKÉPZÉSI RENDSZER KIALAKÍTÁSÁNAK LOGIKAI LÉPÉSEI .....	15
2.3 A DÍJKÉPZÉSI RENDSZER FELÜLVIZSGÁLATA ÉS MÓDOSÍTÁSA.....	16
2.3.1. A díjképzési rendszer módosításának általános szabályai .....	16
2.3.2. A díjképzési rendszer módosításai.....	17
2.3.3. A díjképzési rendszer teljes körű felülvizsgálata.....	18
2.3.4. A díjképzési rendszer részleges felülvizsgálata.....	18
<b>3. A DÍJKÉPZÉSI RENDSZER ELEMELNEK MEGÁLLAPÍTÁSÁHOZ KAPCSOLÓDÓ SZEGMENSVIZSGÁLAT.....</b>	<b>21</b>
3.1. RELEVÁNS SZEGMENSEK VIZSGÁLATA.....	21
3.2. POTENCIÁLISAN MEGJELENŐ SZEGMENSEK .....	21

<b>4. AZ ADATSZOLGÁLTATÁS, ÉS AZ ADATSZOLGÁLTATÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ FELELŐSSÉG.....</b>	<b>22</b>
<b>5. A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐK ÁLTAL NYÚJTOTT SZOLGÁLTATÁSOK DÍJKÉPZÉSÉBE BEVONHATÓ KÖLTSÉGEI ÉS A KAPCSOLÓDÓ KALKULÁCIÓS SZABÁLYOK.....</b>	<b>23</b>
5.1. A BEVÉTELEK, KÖLTSÉGEK ÉS RÁFORDÍTÁSOK ELKÜLÖNÍTÉSE .....	23
5.2. A DÍJKÉPZÉSBE BEVONHATÓ INDOKOLT KÖLTSÉGEK CSOPORTOSÍTÁSA.....	23
5.3. AZ INDOKOLT KÖLTSÉGEK MEGHATÁROZÁSA .....	24
5.4. A DÍJKÉPZÉS SORÁN FIGYELEMBE NEM VEHETŐ KÖLTSÉGEK .....	25
5.5. A BÁZISIDŐSZAK ÉS A DÍJÉV KÖZÖTTI IDŐSZAK HATÁSÁNAK FIGYELEMBEVÉTELE A KÖLTSÉG-MEGHATÁROZÁS SORÁN .....	25
5.5.1. <i>Üzleti terv alapján.....</i>	25
5.5.2. <i>Bázisidőszak korrekciója alapján .....</i>	26
5.6. A DÍJKÉPZÉSBE BEVONHATÓ KÖLTSÉGEK MEGOSZTÁSI SZABÁLYAI.....	27
5.6.1. <i>Több szolgáltatást érintő közvetlen költségek megosztása.....</i>	27
5.6.2. <i>A díjképzésbe bevonható közvetett költségek megosztása .....</i>	27
5.6.3. <i>Az indokolt költségek pályaszakaszra történő megbontása.....</i>	28
5.6.4. <i>A bázisidőszakhoz képest a díjévből újonnan nyújtott, illetve megszüntetett szolgáltatásokhoz kapcsolódó speciális szabályok.....</i>	28
5.6.5. <i>A díjképzési rendelet 16.§ (4) bekezdése szerinti költségeltérés értékének megállapítása.....</i>	29
5.7. ÉSZSZERŰ NYERESÉG .....	30
5.8. HATÉKONYSÁGJAVÍTÓ ÉS VOLUMENNÖVELŐ PROJEKTEK MEGTÉRÜLÉSÉNEK BIZTOSÍTÁSA.....	31
5.9. ADDICIONÁLIS ADATOK AZ ADATSZOLGÁLTATÁSBAN .....	31
5.10. BÁZIS DÍJAK OPCIONÁLIS ELTÉRÍTÉSE A KÖZLEKEDTETÉS SZOLGÁLTATÁS VONATKMA ALAPÚ DÍJRÉSZE ESETÉBEN .....	32
<b>6. ÁLLAMI SZEREPVÁLLALÁS SZOLGÁLTATÁSOKRA TÖRTÉNŐ FELOSZTÁSA.....</b>	<b>34</b>
6.1. A FELOSZTÁS TÖRTÉNHESE.....	34
6.2. A FELOSZTÁSHOZ SZÜKSÉGES EGYÉB INFORMÁCIÓK .....	34
6.3. A SZEGMENSVIZSGÁLAT EREDMÉNYEINEK FIGYELEMBEVÉTELE A FOLYAMAT SORÁN .....	35

## MELLÉKLETEK

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| 1. számú melléklet:   | Az Európai Unióban alkalmazott díjképzési rendszerek főbb jellemzői  |
| 2. számú melléklet:   | A pályahálózat-működtetők szolgáltatásai és tartalmuk  |
| 3/A. számú melléklet: | A MÁV Pályaműködtetési Zrt. pályahálózat-működtetői tevékenysége során nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó indokolt költségek nyilvántartási rendszerben való megjelenítése, valamint a költségek allokálása |
| 3/B. számú melléklet: | Vágányút használat darabszámok meghatározásának módszertana - MÁV Pályaműködtetési Zrt.  |
| 4/A. számú melléklet: | A GYSEV Zrt. pályahálózat-működtetői tevékenysége során nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó indokolt költségek nyilvántartási rendszerben való megjelenítése, valamint a költségek allokálása                |
| 4/B. számú melléklet: | Vágányút használat darabszámok meghatározásának módszertana - GYSEV Zrt.   |
| 5/A. számú melléklet: | Az indokolt közvetett költségek - MÁV Pályaműködtetési Zrt.  |
| 5/B. számú melléklet: | Az indokolt közvetett költségek - GYSEV Zrt.   |
| 6. számú melléklet:   | Az egyes pályaudvarok, állomások és megállóhelyek kategóriákba történő besorolásának módszertana személyvonatok esetén   |
| 7. számú melléklet:   | Az egyes pályaudvarok, állomások és megállóhelyek kategóriákba történő besorolásának módszertana tehervonatok esetén   |
| 8. számú melléklet:   | Az egyes pályaszakaszok kategóriákba történő besorolásának módszertana   |
| 9. számú melléklet:   | A szolgáltatásokért fizetendő díjak és felárak meghatározása   |
| 10. számú melléklet:  | A szegmensvizsgálat módszertana  |

## Preambulum

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.), illetve a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak<sup>1</sup> képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 58/2015 (IX.30.) NFM rendelet (a továbbiakban: díjképzési rendelet) a vasúti pályahálózat-működtetők által a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton alkalmazandó hálózat-hozzáférési díjak vonatkozásában díjmegállapító szervezetként a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezetet jelöli ki.

Jelen dokumentumban vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet, illetve díjmegállapító szervezet alatt a Közlekedéstudományi Intézet (a továbbiakban: KTI) értendő.

~~A a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság (a továbbiakban: KTI), a 136/2025 (VI.13.) Korm. rendelet alapján 2025. június 30. napjával megszűnik és feladatait 2025. július 1. napjától az Építési és Közlekedési Minisztérium irányítása alatt álló Közlekedéstudományi Intézet veszi át, amely a Fővárosi Törvényszék Cégbíróságának Cg.01-09-725271/226. sz. végzése alapján 2024. október 1. napjától kezdődően a VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság általános jogutódja értendő.~~

A vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet feladatait - a függetlenségre vonatkozó követelmények betartásával - a KTI e feladat ellátására kijelölt igazgatósága, a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Igazgatóság (a továbbiakban: VPE) látja el.

A díjképzési rendelet 17. §<sup>2</sup>-ban rögzítettek szerint a VPE feladata, hogy a hálózat-hozzáférési díjak meghatározásának módszertani dokumentumaként öt menetrendi évre vonatkozóan elkészítse a Díjképzési Módszertant (a továbbiakban: DM).

A VPE az adott menetrendi évre vonatkozó konkrét hálózat-hozzáférési díjak megállapítását a DM, a pályahálózat-működtető legutolsó lezárt üzleti évének tényadatai, a DM-ben meghatározott egyéb adatforrások, valamint a várható központi költségvetési támogatás (továbbiakban: állami szerepvállalás) értéke alapján végzi el és a hálózat-hozzáférési díjak meghatározására vonatkozó részletes számításokat és a számítások alapjául szolgáló adatokat a Díjszámítási Dokumentumban (a továbbiakban: DD) rögzíti.

A Hálózati Üzletszabályzat (a továbbiakban: HÜSZ) mellékletét képezi a DM. A DM és az adott időszakra vonatkozó HÜSZ között teljes körű összhangnak kell lennie.

A Vtv. 67/O.§ (1) alapján a DM magyar és angol nyelven kerül közzétételre. Bármilyen jogvita eljárás esetén a magyar nyelven közzétett DM az irányadó dokumentum.

<sup>1</sup> Hálózat-hozzáférési díj: az egyes szolgáltatásokhoz kapcsolódó fizetendő összegek.

<sup>2</sup> Díjképzési rendelet, 17. § (1): „A DM-et a díjmegállapító szervezet készíti 5 menetrendi évre vonatkozóan. A díjmegállapító szervezet a DM-et a DM által érintett első menetrendi év Hálózati Üzletszabályzatának közzétételi időpontját megelőzően legálább 25 hónappal köteles elkészíteni és nyilvánosságra hozni.”

## 1 Általános rendelkezések

### 1.1 A Díjképzési Módszertan hatálya

#### 1.1.1 A DM időbeli hatálya

A DM IV. ~~43~~. számú módosítás rendelkezéseit a 2025/2026 menetrendi időszakra vonatkozóan kell alkalmazni.

Tekintettel a DM összeállítása során alkalmazandó jogszabályokban bekövetkező esetleges változásokra, a Vtv. 67/J.§ (2)<sup>3</sup> bekezdésében rögzített felülvizsgálati kötelezettségre, valamint arra, hogy a pályahálózat-működtetők által nyújtott szolgáltatás-portfólió menetrendi időszakonként eltérhet, illetve évente szükségessé válik a díjképzéshez kapcsolódó adatok és információk aktualizálása, a DM módosításra kerülhet és különböző DM verziók jöhetnek létre.

Az adott DM verzió érvényessége, hatálya és az érintett menetrendi időszak a DM előlapján feltüntetésre kerül, azzal a kikötéssel, hogy egy adott időszakra minden esetben csak egy DM verzió lehet hatályos. Jelen DM verzió (2.~~32~~) a 2025/2026. menetrendi időszakra vonatkozó szabályozást tartalmazza.

#### 1.1.2 A DM területi és tárgyi hatálya

A DM előírásai a MÁV Pályaműködtetési Zrt. és a GYSEV Zrt. által működtetett országos nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatokra vonatkoznak a pályahálózat használatáért és a szolgáltatások igénybevételeért fizetendő hálózat-hozzáférési díjak megállapítása során kell alkalmazni.

### 1.2 Alkalmazandó irányelvek, jogszabályok

A hálózat-hozzáférési díjrendszer kialakításának jogi keretrendszerét az uniós jogszabályokkal összhangban levő hazai törvények és rendeletek alkotják.

E jogszabályok:

- Uniós jogszabályok
  - Az Európai Parlament és Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról
  - A Bizottság (EU) 2015/909 végrehajtási rendelete (2015. június 12.) a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól (továbbiakban: közvetlen költség rendelet)

<sup>3</sup> Vtv. 67/J.§ (2): „A Díjképzési Módszertant évente felül kell vizsgálni, és a legjobb nemzetközi gyakorlat alapján - szükség szerint - módosítani kell.”

- A Bizottság (EU) 2017/2177 végrehajtási rendelete (2017. november 22.) a kiszolgáló létesítményekhez és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférésről (továbbiakban: kiszolgáló létesítmények végrehajtási rendelete)
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/782 rendelete (2021. április 29.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről
- Hazai jogszabályok
  - 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről
  - 50/2007. (IV. 26.) GKM-PM együttes rendelet a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről
  - 58/2015. (IX. 30.) NFM rendelet a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól
  - 55/2015. (IX. 30.) NFM rendelet a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól
  - 321/2023. (VII. 17.) Korm. rendelete a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a vasúti pályahálózat-működtető társaságok közötti jogviszonyról
  - 62/2013. (III. 4.) Korm. rendelet a vasúti és autóbuszos személyszállítást igénybe vevő utasok jogainak védelméről
  - 271/2009. (XII. 1.) Korm. rendelet az országos működési engedély alapján végzett vasúti személyszállítás részletes feltételeiről
  - 136/2025. (VI. 13.) Korm. rendelet az Építési és Közlekedési Minisztérium tulajdonosi joggyakorlása alá tartozó KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság által ellátott feladatok költségvetési szerv általi átvételéről és a társaság megszüntetéséről, az ezzel kapcsolatos eljárási kérdések rendezéséről

Jelen DM hatálya alatt folyamatos és teljes körű összhang kell legyen a DM adott verziója és a - szintén a VPE által kiadott - megegyező időszakra vonatkozóan hatályos Hálózati Üzletszabályzat (a továbbiakban: HÜSZ) között.

## 2 A díjképzési rendszer felépítése

A díjképzési rendszer elemeinek meg kell felelniük a Vtv. 67/B. §-ban<sup>4</sup> foglaltaknak.

### 2.1 A díjképzési rendszer elemei

A jogszabályi előírások alapján a díjképzési rendszer elemein belül megkülönböztetjük a kötelezően alkalmazandó, a felmerülés esetén alkalmazható és a döntés alapján alkalmazható elemek körét.

#### 2.1.1. Kötelezően alkalmazandó elemek

Kötelezően alkalmazandó minden olyan elem, amely a pályahálózat-működtetők és a VPE döntésétől, illetve bármilyen egyéb körülménytől függetlenül a díjképzési rendszer részét képezi.

Kötelezően alkalmazandó elemek:

- alapszolgáltatás<sup>5</sup> díja,
- járulékos szolgáltatás<sup>6</sup> díja, ezen belül
  - kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés díja,
  - kiszolgáló létesítményekben nyújtott szolgáltatások díja,
- kiegészítő szolgáltatás<sup>7</sup> díja,
- mellékszolgáltatás<sup>8</sup> díja,
- ETCS díj<sup>9</sup>.

##### 2.1.1.1. Szolgáltatások díja

A díjak meghatározása az alap-, járulékos-, kiegészítő- és mellékszolgáltatások esetében egységesen, az alábbiak szerint történik:

A díjak alapjául szolgáló költségek/ráfordítások/bevételek (továbbiakban: költségek) díjévre vonatkozó terv értékét a pályahálózat-működtetők az utolsó lezárt üzleti év

<sup>4</sup> Vtv. „67/B. § \* (1) A pályahálózat-működtető biztosítja, hogy

a) a 67/A. § (1) bekezdésében meghatározott díjképzési rendszer - a 67/G. § (2) bekezdésében meghatározott díjmódosítás kivételével - a vasúti pályahálózat egészére vonatkozóan azonos elveken alapuljon,

b) a díjképzési rendszer alkalmazása egyenértékű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes díjakat eredményezzen a hasonló vasúti szolgáltatási piacon azonos jellegű vasúti szolgáltatásokat nyújtó vállalkozó vasúti társaságok számára,

c) a fizetett vagy elszámolt hálózat-hozzáférési díjak megfeleljenek az adott menetrendi évre vonatkozó hálózati üzletszabályzatban közzétett díjképzési rendszer szabályainak.

(2) A 67/C. § (1) és (2) bekezdésében, valamint a 67/E. §-ban és 67/G. §-ban meghatározott kivételekkel a 2. melléklet 1. pontjában meghatározott szolgáltatásért, valamint a 2. melléklet 2. pontja szerinti, a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító pályahálózat használatáért fizetendő díjak nem haladhatják meg a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségeket.”

<sup>5</sup> A Vtv 2. számú mellékletének 1. pontjában definiált szolgáltatások

<sup>6</sup> A Vtv 2. számú mellékletének 2. pontjában definiált szolgáltatások

<sup>7</sup> A Vtv 2. számú mellékletének 3. pontjában definiált szolgáltatások

<sup>8</sup> A Vtv 2. számú mellékletének 4. pontjában definiált szolgáltatások

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 számú irányelve (a 2012/34/EU irányelv módosításáról) alapján már nem kötelezően alkalmazandó elem, a tagállamok szabadon határozhatnak arról, hogy az ETCS rendszer létrehozásának felgyorsításának érdekében alkalmaznak-e differenciált pályahasználati díjakat. A hatályos Vtv. alapján az ETCS díj kötelezően alkalmazandó elem.

tényadatai, valamint a pályahálózat-működtető díjévre vonatkozóan elfogadott üzleti tervében szereplő terv értékek alapján határozzák meg.

A díjak kiszámításához szükséges teljesítmények értékét a pályahálózat-működtetők a bázisidőszaki teljesítmény tényadatok, a hozzáférésre jogosultaktól gyűjtött információk, illetve a várható tendenciák alapján határozzák meg, a kapcsolódó mértékegységgel együtt.

A pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségek terv értékei és a terv teljesítményadatok alapján kerülnek megállapításra a szolgáltatásokra vonatkozó hálózat-hozzáférési díjak. A szolgáltatások díjainak meghatározásához kapcsolódó képleteket a 9. számú melléklet tartalmazza.

#### 2.1.1.2. ETCS díj

A Vtv. 67/G.§ (3) bekezdése alapján a vonatok ETCS fedélzeti berendezéssel való felszerelésének ösztönzése érdekében ETCS díj kerül megállapításra. Az ETCS díjat a pályahálózat-működtető, a Vtv. 67/G.§ (3) bekezdésben kijelölt pályaszakaszokon kötelezően alkalmazza, de a díjképzési rendelet 11.§-a alapján az ETCS díjak alkalmazása kiterjeszthető a pályahálózat minden olyan szakaszára, amely ETCS berendezéssel felszerelt. Az ETCS díj alkalmazására vonatkozó szabályok minden érintett pályaszakasz esetén egységesek.

Az ETCS díj kiszámításának alapjául a pályahálózat-működtetők által rendelkezésre bocsátott adatok szolgálnak. A pályahálózat-működtetőnek a díjévre vonatkozó adatok megállapítása során a bázisidőszaki adatokból kell kiindulnia, azonban figyelembe kell vennie az ETCS-sel való felszereltség díjében várható alakulását, mind a pályahálózathoz, mind a közlekedéshez kapcsolódó adatok esetén.

Az ETCS díj jelentkezhethet a fizetendő összeget csökkentő bónusz, illetve a fizetendő összeget növelő másusz tételként.

Az ETCS díj nem idézhet elő átfogó változást a pályahálózat-működtető bevételeiben, erre tekintettel az ETCS díjak felszámításából fakadó bónusz, illetve másusz tételekhez kapcsolódó kifizetések és bevételek értékének egyensúlyban kell lennie.

Amennyiben a bónusz és másusz összegek különbsége meghaladja a HÜSZ-ben meghatározott összeget, akkor a különbséget a pályahálózat-működtető a menetrendi időszakot követően, az üzleti év lezárásáig az érintett hozzáférésre jogosultakkal utólag elszámolja.

Az egyensúly biztosítása érdekében az ETCS díjakhoz kapcsolódó pénzmozgást minden menetrendi év végén egy alkalommal meg kell vizsgálni.

A vizsgálat lefolytatásához szükséges adatokat a pályahálózat-működtetők a VPE rendelkezésére bocsátják. A VPE megvizsgálja az adott menetrendi évhez kapcsolódó bónusz, illetve másusz tételek összértékét és megállapítja az adott menetrendi évre vonatkozó egyenleget.

## 2.1.2. Felmerülés esetén alkalmazható elemek

Felmerülés esetén alkalmazható elemek:

- felár,
- állami szerepvállalás,
- általános kedvezmény,
- egyedi kedvezmény,
- kiegyenlítő juttatás,
- túlterheltségi díj.

A felsorolt elemek olyan esetekben kerülhetnek bevezetésre, amikor az adott elemek alkalmazásának feltételei előállnak, így ez lehet akár a menetrendi időszak kezdetét követően is.

### 2.1.2.1. Felár

A Vtv. 67/E. § (1)<sup>10</sup> bekezdése alapján, amennyiben a hálózat-hozzáférési díjak várhatóan nem fedezik a pályahálózat-működtető összes, díjképzésbe bevonható indokolt költségét, akkor a szolgáltatások díja - legfeljebb az adott szolgáltatáshoz kapcsolódó összes indokolt költségre fedezetet nyújtó mértékig - növelhető általános felárral.

Felár kizárólag valamely szolgáltatás, 2.1.1 pontban ismertetett díjához közvetlenül hozzárendelve értelmezhető. Felár számítás minden esetben dokumentáltan, a pályahálózat-működtető adatszolgáltatására épülően történhet meg.

A felárral növelt hálózat-hozzáférési díjak mértéke nem zárhatja ki, hogy az infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek a szolgáltatás igénybevételével kapcsolatban felmerült közvetlen költségeket és a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják, de a 2.1.1 pontban leírt díjakat minden esetben meg kell tudni fizetni<sup>11</sup>.

Felár nem torzíthatja a vasúti társaságok közötti versenyt.

A felár alkalmazása során a VPE köteles megvizsgálni, hogy az egyes szegmensek - az alapszolgáltatások, a hozzáférés jellegű járulékos szolgáltatások, valamint az összetett járulékos szolgáltatások hozzáférés jellegű szolgáltatás-része esetében - a felárral megnövelt hálózat-hozzáférési díj megfizetésére képesek-e. Amennyiben a vizsgálat alapján a jogszabályban előírt feltételek teljesülése nem biztosítható, felár alkalmazására nincs lehetőség. A kapcsolódó vizsgálat módszertanát a 10. számú melléklet tartalmazza.

<sup>10</sup> Vtv. 67/E. § \* "(1) Ha a vasúti szolgáltatások piaca lehetővé teszi és a hálózat-hozzáférési díjak várhatóan nem fedezik a nyílt hozzáférési vasúti pályahálózatot működtető pályahálózat-működtetőnek összes indokolt költségét és ráfordítását, a 2. mellékletben meghatározott szolgáltatások díja legfeljebb az összes indokolt költségre és ráfordításra fedezetet nyújtó mértékig olyan általános felárral növelhető, amely figyelembe veszi  
a) a vállalkozó vasúti társaságok termelékenységének növekedését,  
b) a vasúti pályahálózat hatékony használatának a követelményét,  
c) a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességének a követelményét, valamint  
d) az átláthatóság és az egyenlő bánásmód elvét."

<sup>11</sup> Az irányelv 31. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a minimális hozzáférési csomagért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költséggel.

#### 2.1.2.2. Állami szerepvállalás

A Vtv. 28.§ (4)-(6) bekezdései alapján az állam nevében a közlekedésért felelős miniszter határozhat meg a pályaműködtetési szerződésben olyan költségvetési támogatást, amely a díjképzési rendszerben a fizetendő összegeket csökkentő elemként jelenik meg. Az állami szerepvállalás figyelembevételéhez kapcsolódó szabályok a 6. pontban kerülnek rögzítésre.

#### 2.1.2.3. Kedvezmények

A Vtv. 67/H. § (1) és (2) bekezdése alapján a hálózat-hozzáférési díjak tekintetében, az egyenlő bánásmód követelményeinek megtartásával, általános és egyedi kedvezmények biztosíthatók olyan módon, hogy azok nem torzíthatják a vasúti társaságok közötti versenyt. Kedvezmény csak a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat meghatározott, egyértelműen definiált szakaszaira nyújtható oly módon, hogy hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményeknek kell vonatkozniuk.

Kedvezmény kizárólag valamely szolgáltatás fizetendő összegéhez közvetlenül hozzárendelve értelmezhető.

Az egy pályahálózat-működtető üzemeltetésében lévő teljes nyílt hozzáférésű pályahálózat nem tekinthető egy meghatározott szakasznak.

A kedvezmények számítása minden esetben dokumentáltan, a pályahálózat-működtető adatszolgáltatására épülően történhet meg. Az érintett szakaszok a DD mellékleteként kerülnek közzétételre.

#### Általános kedvezmény

Általános kedvezmény alkalmazására a Vtv 67/H.§ (1)-(3) bekezdése<sup>12</sup> és a díjképzési rendelet 12.§<sup>13</sup> előírásai alapján van lehetőség.

Az általános kedvezmény mértéke nem haladhatja meg a pályahálózat-működtető által elért tényleges adminisztrációs költségmegtakarítás mértékét.

Általános kedvezmény megállapítása a pályahálózat-működtető kezdeményezése alapján történhet, a kedvezmény mértékének megállapításához szükséges adatszolgáltatás (dokumentumok, adatok és számítások) megküldésével a VPE részére.

<sup>12</sup> Vtv, 67/H. §: „(1) A hálózat-hozzáférési díjak tekintetében az egyenlő bánásmód követelményeinek megtartásával általános és egyedi kedvezmények biztosíthatók olyan módon, hogy azok nem torzíthatják a vasúti társaságok közötti versenyt.

(2) A pályahálózat-működtető kedvezményeket csak a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat meghatározott szakaszaira nyújthat olyan módon, hogy hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményeknek kell vonatkozniuk.

(3) Az általános kedvezmény mértéke nem haladhatja meg a pályahálózat-működtető által elért tényleges adminisztrációs költségmegtakarítás mértékét. A kedvezmény mértékének meghatározásakor nem lehet figyelembe venni a felszámított díjba már egyébként beépített költségmegtakarítást.

(4) A pályahálózat-működtető egyedi kedvezményeket nyújthat a nagymértékben kihasználatlan vasúti pályaszakaszokon a forgalom növelése érdekében vagy meghatározott vasúti pályaszakaszokon új vasúti szolgáltatások fejlesztésére időszakos jelleggel.”

<sup>13</sup> Díjképzési rendelet, 12. § „A díjmegállapító szervezet a Vtv. 67/H. § (1) és (3) bekezdése szerinti általános kedvezményt csak abban az esetben állapíthat meg, ha a kapacitásigénylők által várhatóan fizetendő és elszámolandó hálózat-hozzáférési díjak, valamint a nyújtott állami támogatás összege a pályahálózat-működtetőnek a Vtv. 2. mellékletében meghatározott szolgáltatások nyújtására irányuló tevékenységével kapcsolatos összes indokolt költségét és ráfordítását fedezi.”

A nyílt hozzáférésű pályahálózatra vonatkozó általános kedvezmény nyújtásával kapcsolatban általános fedezeti elv él<sup>14</sup>. A kedvezmény bevezetéséhez kapcsolódóan ki kell mutatni a hozzáférésre jogosultak által várhatóan fizetendő és elszámolandó hálózat-hozzáférési díjak és az állami szerepvállalás összegének a pályahálózat-működtető adott szolgáltatás nyújtásával kapcsolatban felmerülő összes indokolt költségével való egyezőséget.

### Egyedi kedvezmény

A Vtv. 67/H § (4) bekezdése, valamint a díjképzési rendelet 13. § (1)-(2)<sup>15</sup> bekezdése alapján egyedi kedvezmény bevezetésére van lehetőség.

Egyedi kedvezmény:

- díjcsökkentési rendszer, meghatározott forgalomra vonatkozóan, új vasúti szolgáltatások fejlesztésének támogatására, vagy
- nagymértékben kihasználatlan vonalak használatára ösztönző kedvezmény.

Egyedi kedvezmény nyújtására a Díjképzési rendelet 15.§-ban<sup>16</sup> rögzített, a díjképzési rendszer elemeire vonatkozó tárgyalások lebonyolítását követően kerülhet sor. A tárgyalást kezdeményezheti a kapacitásigénylő, a VPE, a pályahálózat-működtető és a vasúti igazgatási szerv.

Az egyedi kedvezmény nyújtására irányuló kérelemnek vagy javaslatnak egyértelműen tartalmaznia kell, hogy az melyik egyedi kedvezmény típusra, mely pályaszakaszra vonatkozik.

A nagymértékben kihasználatlan vasúti pályaszakaszokon a várható forgalom növelés nagyságrendjét is fel kell tüntetni, lehetőség szerint modellszámításokkal kiegészítve vagy azt bármilyen módon alátámasztó dokumentációt csatolva.

Új szolgáltatások fejlesztése alatt nem kizárólag a pályahálózat-működtető oldalán felmerülő szolgáltatások értendők, a kapacitásigénylő által bevezetni kívánt szolgáltatások

---

<sup>14</sup>Díjképzési rendelet, 12. § A díjmegállapító szervezet a Vtv. 67/H. § (1) és (3) bekezdése szerinti általános kedvezményt csak abban az esetben állapíthat meg, ha a kapacitásigénylők által várhatóan fizetendő és elszámolandó hálózat-hozzáférési díjak, valamint a nyújtott állami támogatás összege a pályahálózat-működtetőnek a Vtv. 2. mellékletében meghatározott szolgáltatások nyújtására irányuló tevékenységével kapcsolatos összes indokolt költségét és ráfordítását fedezi.

<sup>15</sup> Díjképzési rendelet, „13. § (1) A díjmegállapító szervezet által a Vtv. 67/H. § (1) és (4) bekezdése alapján az új vasúti szolgáltatások fejlesztésére adott egyedi kedvezmény legfeljebb két egymást követő menetrendi évre vonatkozhat. A díjmegállapítást megelőző 5 menetrendi évben már nyújtott és megszüntetett, majd újból bevezetett szolgáltatás nem tekinthető új szolgáltatásnak.

(2) A díjmegállapító szervezet egyedi kedvezményt csak abban az esetben nyújthat, ha a hozzáférésre jogosultak által várhatóan fizetendő és elszámolandó díjbevétel többlet meghaladja a kedvezmény nyújtása miatt várhatóan felmerülő pótlólagos költségek és ráfordítások összegét.”

<sup>16</sup> Díjképzési rendelet, “15.§ A díjképzési rendszer elemeire vonatkozó tárgyalások A díjképzési rendszer elemeire vonatkozó tárgyalás kezdeményezésére a kapacitásigénylő, a VPSZ, a pályahálózat-működtető és a vasúti igazgatási szerv jogosult. A tárgyalás megszervezését a kapacitásigénylő, a pályahálózat-működtető és a vasúti igazgatási szerv írásban, a tárgyalás okának megjelölésével kezdeményezi a díjmegállapító szervezetnél. ...”

is figyelembe vehetőek azzal, hogy a kedvezmény nem szűkülhet egyetlen hozzáférésre jogosult, annak szolgáltatásra vonatkozóan kell értelmezhetőnek lenni.

Ideértve azt az esetet is, amikor meglévő forgalmak más közlekedési módról vasútra történő áttérődését segíti elő a kedvezmény.

#### 2.1.2.4. Kiegyenlítő juttatás

A Vtv. 67/I (1) bekezdése alapján a pályahálózat-működtetőnek kiegyenlítő juttatás adható. A pályahálózat-működtető a kiegyenlítő juttatás mértékével megegyező mértékben csökkenti a hálózat-hozzáférési díjait.

A kiegyenlítő juttatásban részesülő - csökkentett hálózat-hozzáférési díjat fizető - hozzáférésre jogosult a Vtv. 67/I (3) bekezdése alapján a saját szolgáltatási díjait ezzel megegyező mértékben csökkenteni köteles.

A díjképzési rendelet 14.§-a alapján a közlekedésért felelős miniszter az általa vezetett minisztérium honlapján teszi közzé a figyelembe vehető költségek meghatározásának módszertanát, amely alapján a pályahálózat-működtető meghatározza a kiegyenlítő juttatással arányos díjcsökkentés értékét.

A hivatkozott módszertan közzétételét követő 1 hónapon belül<sup>17</sup> a VPE a hálózat-hozzáférési díjak csökkentésére vonatkozó számításokat elvégzi és a DM 2.3. pontjában leírtak szerint a DD-ben nyilvánosságra hozza.

#### 2.1.2.5. Túlterheltségi díj

A Vtv. 62.§, és a 67/C § (1) bekezdése alapján túlterheltségi díj alkalmazható.

A díj bevezetésének előfeltétele, hogy rendelkezésre álljon a Vtv. 64. § (1)-(3) bekezdése szerinti kapacitáselemzés és kapacitásbővítési terv.

A VPE, amennyiben túlterheltségi díj bevezetésére kerül sor, köteles kijelölni a túlterheltségi díj felszámításának időszakát, összhangban a kapacitásbővítési tervben rögzített intézkedések végső időpontjával, az alábbi feltételek figyelembevételével:

- Ha rendelkezésre áll a túlterheltnek minősített pályaszakasznak megfelelő helyettesítő pályaszakasz, akkor a túlterhelt pályaszakaszon fizetendő díjak túlterheltségi díjjal növelt értéke nem haladhatja meg a helyettesítő pályaszakasz használata esetén fizetendő díjak értékét.<sup>18</sup>
- Ha nem áll rendelkezésre a túlterheltnek minősített pályaszakasznak megfelelő helyettesítő pályaszakasz, akkor a túlterheltségi díjak értéke nem haladhatja meg a pályahálózat-működtetőnek a túlterheltség miatt felmerülő többletköltségeinek értékét.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> Díjképzési rendelet, 14.§ „(3) A díjcsökkentés értékére vonatkozó kalkulációt legkésőbb az (1) bekezdésben említett módszertan közzétételét követő 1 hónapon belül el kell végezni és a számításokat a DD-ben nyilvánosságra kell hozni.”

<sup>18</sup> Díjképzési rendelet, 6.§. (2)

<sup>19</sup> Díjképzési rendelet, 6.§. (3)

A túlterheltségi díj a pályahálózat-működtető kezdeményezése alapján kerül meghatározásra, melyet a számításokhoz szükséges pályahálózat-működtetői adatszolgáltatást és számítást követően a VPE a DM 2.3. pontjában leírtak szerint a DD-ben nyilvánosságra hoz.

A díj alkalmazása a kapacitásbővítési tervben meghatározott időszakban lehetséges. A Vtv. 64.§. (5) bekezdése alapján, a vasúti igazgatási szerv jóváhagyásával a díj további alkalmazására is sor kerülhet.

### **2.1.3. Döntés alapján alkalmazható elemek**

A döntés alapján alkalmazható elemek bevezetéséről a DM összeállítása során a VPE és a pályahálózat-működtetők közösen határoznak. Amennyiben valamely elem ezek közül alkalmazásra kerül, úgy az adott elem meghatározásának módjára alkalmazandó előírások a DM-ben rögzítésre kerülnek.

Döntés alapján alkalmazható elemek:

- környezetvédelmi díj, ezen belül
  - zajszennyezési díj,
  - egyéb környezetvédelmi díj,
- pályahálózat-fenntartási díj,
- eltérő nyomtáv miatti díj,
- beruházási díj.

A DM IV. hatálya alatt döntés alapján alkalmazható elem nem kerül alkalmazásra.

### **2.1.4. Fizetendő összeg<sup>20</sup>**

Az adott menetrendi időszakban alkalmazott elemek alapján, a közlekedés során igénybe vett infrastruktúra és szolgáltatások, valamint azok paramétereinek figyelembevételével kerül megállapításra a fizetendő összeg.

A fizetendő összeget növelő tételek az alábbiak lehetnek:

- alapszolgáltatás díja,
- járulékos szolgáltatás hozzáférés jellegű díja,
- járulékos szolgáltatás közreműködés jellegű díja,
- kiegészítő szolgáltatás díja,
- mellékszolgáltatás díja,
- ETCS díj (málusz),
- felár,
- túlterheltségi díj,
- környezetvédelmi díj, ezen belül
  - zajszennyezési díj,
  - egyéb környezetvédelmi díj
- pályahálózat-fenntartási díj,

<sup>20</sup> Fizetendő összeg a szolgáltatáshoz kapcsolódó díj és felár összege, azaz a szolgáltatásért fizetendő teljes érték.

- eltérő nyomtáv miatti díj,
- beruházási díj.

A fizetendő összeget csökkentő tételek az alábbiak lehetnek:

- ETCS díj (bónusz),
- állami szerepvállalás,
- általános kedvezmény,
- egyedi kedvezmény,
- kiegyenlítő juttatás,
- környezetvédelmi díj, ezen belül
  - zajszenyezési díj,
  - egyéb környezetvédelmi díj.

A DD-ben egy adott menetrendi időszakra vonatkozó összes, a fizetendő összeg értékét befolyásoló elem értékét önállóan is meg kell jeleníteni.

A fizetendő összegek alapvető összetevőit az alábbi táblázat szemlélteti.

A fizetendő összeg összetevői az egyes szolgáltatások esetében	Hozzáférs jellegű rész díja	Közreműködés jellegű rész díja	Felár
Alapszolgáltatások	X		X
Összetett járulékos szolgáltatások	X	X	X
Közreműködés jellegű járulékos szolgáltatások		X	
Kiegészítő szolgáltatások		X	
Mellékszolgáltatások		X	

## 2.2 A díjképzési rendszer kialakításának logikai lépései

A díjképzési rendelet 17.§. (4) bekezdése szerinti tartalommal, a hálózat-hozzáférsi díjak hazai rendszerének egységesítése érdekében a DM tárgyi hatálya alá tartozó pályahálózat-működtetőkre vonatkozóan egy közös dokumentumban, a jelen DM-ben kerülnek rögzítésre a díjképzés alapelvei.

A díjképzési rendszer alapja az érintett pályahálózat-működtetők által nyújtott alap-, járulékos-, kiegészítő-, illetve mellékszolgáltatások egyértelmű meghatározása. Az egyes szolgáltatások leírása a Vtv. 2. számú mellékletében rögzített előírásokkal összhangban történik. A szolgáltatások tartalma a DM 2. számú mellékletében kerül meghatározásra.

A pályahálózat-működtetők által nyújtott szolgáltatásokhoz illeszkedően, azok műszaki tartalmának, illetve az igénybevétel jellemzőinek megfelelően kerül meghatározásra a hálózat-hozzáférsi díjak struktúrája, azaz, hogy az egyes szolgáltatások igénybevétele után

milyen - elnevezésében és mértékegységében rögzített - fizetendő összeg elszámolása szükséges.

A díjképzési rendszer kialakításának következő lépése a pályahálózat-működtetők által nyújtott egyes szolgáltatásokhoz kapcsolódó indokolt költségek és ráfordítások, valamint a csökkentő tételként figyelembevételre kerülő bevételek körének rögzítése a kapcsolódó adatforrások megjelenítésével.

Elkülönítetten kell megjeleníteni a díjképzési rendszer elemeinek meghatározása során figyelembe veendő, illetve a díjképzési rendszer elemeiben nem megjeleníthető tételeket.

A konkrét fizetendő összegek számítási módszertanának rögzítése a díjstruktúra, továbbá az egyes szolgáltatásokhoz kötődő hálózat-hozzáférési díjakban figyelembe veendő indokolt költségek, illetve az egyes szolgáltatások díjévre tervezett teljesítményeinek meghatározása alapján történik. A szolgáltatásokhoz kapcsolódó fizetendő összegek meghatározására vonatkozó képleteket a 9. számú melléklet tartalmazza.

A pályahálózat-működtetők közötti - például a nyilvántartási rendszerek eltéréséből eredő - különbségek kezelése az egyes pályahálózat-működtetőkre vonatkozó önálló mellékletekben történik.

A DM kialakítása során áttekintésre kerülnek a szomszédos és a jó gyakorlatként azonosított európai országok díjképzési gyakorlatai, ezek főbb jellemzőit az 1. számú melléklet foglalja össze.

## 2.3 A díjképzési rendszer felülvizsgálata és módosítása

### 2.3.1. A díjképzési rendszer módosításának általános szabályai

A díjképzési rendszert a VPE jogosult módosítani. A 321/2023. (VII.17.) Korm. rendelet 3.§ alapján a pályahálózat-működtető köteles a módosításhoz szükséges, a nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó adatokat, információkat haladéktalanul a VPE rendelkezésére bocsátani.

Az adatszolgáltatás során a hozzáférésre jogosultak, valamint a pályahálózat-működtetők tárgyban tett nyilatkozatai figyelembe vehetőek.

A VPE a pályahálózat-működtető adatszolgáltatását megvizsgálja (konzisztencia-vizsgálatok), és a pályahálózat-működtetővel közösen kialakítja, véglegesíti az újrakalkulált díjelemeket.

Olyan igények esetén, amelyek igénybevétele több napot érint, a módosult díjképzési elemek által érintett szolgáltatások esetén a díjképzési rendszer elemek a kiutalás napján érvényes és a közlekedés napján hatályos értékei alapján kerülnek elszámolásra, figyelembevéve a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (továbbiakban: Ptk.) ajánlati kötöttségre<sup>21</sup> vonatkozó rendelkezését.

#### Díjemelkedés esetén

<sup>21</sup> PTK, „6:64. § [Ajánlati kötöttség]

(1) Aki szerződés megkötésére irányuló szándékát egyértelműen kifejező és a lényeges kérdésekre kiterjedő jognyilatkozatot tesz, nyilatkozatához kötve marad. Az ajánlattevő kötöttségének idejét meghatározhatja.  
(2) Az ajánlati kötöttség ideje az ajánlat hatályossá válásával veszi kezdetét.”

Amennyiben az újrakalkulált díjképzési rendszer elemek értékei a meghirdetett elemek értékeihez képest növekednek, a módosult díjképzési rendszer elemek a díjképzési rendelet 16.§ (3) bekezdése<sup>22</sup> alapján a HÜSZ közzétételét követően 3 hónappal lépnek hatályba és ekkortól alkalmazandóak.

Az újrakalkulált díjképzési rendszer elemek érvénybe lépése és hatályba lépése közötti időszakban igényelt szolgáltatásokra, amennyiben azok tervezett igénybevétele az új díjképzési rendszer elemek hatályba lépését követő időszakra vonatkozik, a felülvizsgált elemek alkalmazandóak. Az új elemek a korábban kiutalt igények díjaira nincsenek hatással, azok alkalmazása a HÜSZ hatálybalépésétől lehetséges. Azonban a korábban kiutalt igények módosítása az árajánlat módosulását is eredményezheti, amennyiben az az első mondatban rögzítettek alapján releváns.

#### Díjcsökkenés esetén

Amennyiben az újrakalkulált díjképzési rendszer elemek értékei a meghirdetett elemek értékeihez képest csökkennek, a módosult díjképzési rendszer elemek a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 55/2015. (IX. 30.) számú NFM rendelet 5.§ (1) bekezdése<sup>23</sup> alapján leghamarabb a HÜSZ nyilvánosságra hozatalát követő 31. napon lépnek hatályba. Az érintett pályahálózat-működtető döntése alapján visszamenőleges hatállyal is bevezethetők. Ha a pályahálózat-működtető él a visszamenőleges bevezetés jogával, akkor az elszámolás során a VPE által a kapacitás kiutalással, a Ptk. alapján adott, a pályahálózat-működtető számára ajánlati kötöttséget jelentő árajánlattól eltérhet, külön értesítés nélkül is.

Az újrakalkulált elemek a hatályba lépésüktől kezdődően valamennyi, a pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatás esetében alkalmazandóak, beleértve az érintett menetrendi időszakra korábban kiutalt igényeket is.

### **2.3.2. A díjképzési rendszer módosításai**

1) A VPE a díjképzési rendszer elemeinek módosítását köteles elvégezni, ha arra a díjképzési rendelet 16. §-nak való megfelelés érdekében, illetve annak következtében van szükség. A 16. § (1) bekezdés szerinti jelentős mértéket a VPE

- a pályahálózat-működtetőnek nyújtott állami szerepvállalás mértéke változásának tekintetében 10%-ban,

<sup>22</sup> „(3) Ha a díjmegállapító szervezet úgy kívánja módosítani a díjképzési rendszer elemeit, hogy a kapacitásigénylők által az igénybe vett szolgáltatásokért fizetendő összeg emelkedne, úgy a módosított díjképzési rendszer elemek a Hálózati Üzletszabályzat közzétételét követően 3 hónappal lépnek hatályba.”

<sup>23</sup> 55/2015 NFM rendelet, 5. § „(1) A Hálózati Üzletszabályzat módosításának tervezetét - a (2) bekezdésben meghatározott kivételekkel - a kapacitás-elosztó szervezet annak közzétételét legalább 30 nappal megelőzően köteles az egyeztetési lehetőség biztosítása érdekében honlapján nyilvánosságra hozni, valamint a nyilvánosságra hozatal tényéről a kapacitásigénylőket elektronikus úton tájékoztatni. Az érdekeltek a nyilvánosságra hozatalt követő 10 napon belül tehetik meg a módosítás tervezetével kapcsolatos észrevételeiket, amelyeket a kapacitás-elosztó szervezet a módosítás véglegesítése során figyelembe vesz. Jelen bekezdésben rögzítettek esetén a magyar nyelv az alkalmazandó.”

Mivel a 5.§ (2) bekezdése kivétalként hivatkozik a hálózat-hozzáférési díjakra, ez alapján a hálózat-hozzáférési díjak csökkenése esetén az 5.§ (1) bekezdése szerint a közzététel előtt 30 nappal megelőzően kell nyilvánosságra hozni a kapcsolódó Hálózati Üzletszabályzatot.

- a pályahálózat-működtető által működtetett nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat méretének változása tekintetében 5%-ban

állapítja meg.

- 2) Az állami támogatás mértéke tekintetében jelentős mértéknek minősül az az eset is, amennyiben az állami támogatás mértéke 0 Ft-ról bármilyen összegre változik.
- 3) Az állami szerepvállalás értékének változása a pályahálózat-működtető nyilatkozata alapján jelentősnek minősül.
- 4) Fentieken túlmenően a VPE köteles elvégezni a díjképzési rendszer elemeinek módosítását, ha
  - a) arra a 2.1.2. pontban rögzített, felmerülés esetén alkalmazható elemek használata miatt szükség van, vagy
  - b) a pályahálózat-működtető a díjképzési rendszer kialakítása során figyelembe vett szolgáltatások módosítása mellett dönt.

### **2.3.3. A díjképzési rendszer teljes körű felülvizsgálata**

A DM 2.3.2. pont 1., 2., és 3. pontjaiban leírtak esetében a szolgáltatások teljes körét érintő felülvizsgálat alapját a pályahálózat-működtető díjévre elfogadott üzleti tervében szereplő költség és teljesítményadatai képezi. A VPE ezek figyelembevételével határozza meg a díjképzési rendszer elemeit az alábbi elvek szerint:

- A díjfelülvizsgálatba bevont teljesítmény megfelel az újrakalkulált elemek hatályba lépését követő időszak valamennyi, a pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatás tervezett teljesítményének.
- Az újrakalkulált elemek alapján - az érintett időszakra vonatkozó tervezett teljesítmények figyelembevételével - számított hálózat-hozzáférési díjbevételeknek, a már közzétett elemek alapján az újrakalkulált elemek hatálybalépésig leköszlekedett vonatok teljesítményeiből elszámolt bevételeknek, valamint a figyelembe vehető állami szerepvállalásnak fedeznie kell az adott menetrendi időszakra vonatkozó adatszolgáltatásban szereplő indokolt költségeket.

A felülvizsgálat eredménye a DD-ben kerül nyilvánosságra hozatalra.

### **2.3.4. A díjképzési rendszer részleges felülvizsgálata**

#### **2.3.4.1. Díjfelülvizsgálat új szolgáltatás(ok) bevezetése miatt**

A 2.3.2. pont 4. b) pontja alapján részleges felülvizsgálatra kerül sor.

A felülvizsgálat kalkulációja nem érintheti a már közzétett díjképzési rendszer elemeket. Ebben az esetben valamennyi, a pályahálózat-működtető által az új szolgáltatáshoz

megadott, költség közvetlen költségként kerül figyelembevételre az új szolgáltatás hálózathozzáférési díjában. A már felosztott megosztandó közvetlen költségek és a közvetett költségek, valamint az állami szerepvállalás - ha annak értéke változatlan marad -, nem kerülnek ismételt felosztásra.

A felülvizsgálat eredménye a DM-ben és a DD-ben kerül nyilvánosságra hozatalra.

#### 2.3.4.2. Díjfelülvizsgálat egy, a díjképzés során figyelembe vett szolgáltatás megszüntetése miatt

A 2.3.2. pont 4. b) pontja alapján részleges felülvizsgálatra kerül sor.

Ha a szolgáltatás önálló szolgáltatásként törlésre kerül (beolvadó szolgáltatás), de valamely korábban meghirdetett szolgáltatás (beolvasztó szolgáltatás) keretében továbbra is igénybe vehető marad, a felülvizsgálat csak ebben az esetben érintheti a már közzétett díjképzési rendszer elemeket.

- Ebben az esetben a megszűnő szolgáltatáshoz kapcsolódó valamennyi költség, a korábbi költségbesorolás megtartása mellett, a beolvasztó szolgáltatás költségei közé átsorolásra kerül, így a beolvasztó szolgáltatás érintett elemei módosulnak.
- A megszűnő szolgáltatásra osztott állami szerepvállalás értéke átsorolásra kerül a beolvasztó szolgáltatás állami szerepvállalás értékéhez.

Ha a díjképzés során figyelembe vett szolgáltatás úgy szűnik meg, hogy nem kerül integrálásra egy másik szolgáltatásba, úgy a szolgáltatáshoz kapcsolódóan figyelembe vett költségek átsorolásra kerülnek a díjképzésbe be nem vont költségek közé. A megszűnő szolgáltatásra osztott állami szerepvállalás értéke felosztásra kerül a többi szolgáltatás között a szolgáltatások közvetlen költségei arányában.

A felülvizsgálat eredménye a DD-ben kerül közzétételre.

#### 2.3.4.3. Felülvizsgálat célzott állami támogatás esetén

a) Felülvizsgálat, ha a célzott állami szerepvállalás nem jelentős mértékű az eredeti állami szerepvállalás értékéhez képest:

Amennyiben a célzottan, az eredeti adatszolgáltatás kiegészítéseként, meghatározott célra, pótlólagosan adott állami szerepvállalás értéke az eredeti állami szerepvállalás összegéhez képest nem éri el a 2.3.2 pontban leírt jelentős mértéket, úgy adatszolgáltatás bekérése nem szükséges a pályahálózat-működtetőktől. A felülvizsgálat az eredeti adatszolgáltatás adatainak felhasználásával kerül elvégzésre. A módosítás az érintett menetrendi időszakra vonatkozóan, visszamenőleg is bevezetésre kerülhet.

A felülvizsgálat eredménye a DD-ben kerül közzétételre.

b) Felülvizsgálat, ha a célzott állami szerepvállalás jelentős mértékű az eredeti állami szerepvállalás értékéhez képest:

Ha az állami szerepvállalás mértékének változása eléri vagy meghaladja a jelentős mértéknek minősülő nagyságrendet, a célzott állami szerepvállalás felhasználásához a felülvizsgálat időszakában elérhető aktuális indokolt költség és a kapcsolódó tervezett

teljesítmény adatokat szükséges figyelembe venni, a pályahálózat-működtetők adatszolgáltatása alapján, az alábbiak szerint:

- Amennyiben az érintett menetrendi időszak még nem kezdődött meg, akkor az utolsó lezárt üzleti év bázisán, az utolsó ismert üzleti terv alapján kerül a pályahálózat-működtetők adatszolgáltatása megadásra és a felülvizsgálat elvégzésre.
- Amennyiben az érintett menetrendi időszakban kerül sor a felülvizsgálatra, akkor a pályahálózat-működtetők adatszolgáltatásában, az utolsó lezárt üzleti év bázisán, az adott időszak elérhető tényadataival korrigálásra kerül az utolsó ismert üzleti terv adata.

Ha az állami szerepvállalás olyan szolgáltatáshoz kell, hogy elszámolásra kerüljön, amely több vonatnem számára tartalmaz összevontan díjképzési rendszer elemet, és a célzott állami szerepvállalás csak annak részhalmazára kerül megállapításra, akkor a felülvizsgálat során az állami szerepvállalás céljának megfelelően kerül megállapításra a díj az adott szolgáltatásra vonatkozóan. A megosztás az egyes részhalmazok között a szolgáltatás teljesítményének arányában történik, melyet a pályahálózat- működtető bocsát a VPE rendelkezésére.

Az a) és b) pontban leírt felülvizsgálatok során, az állami szerepvállalás felosztásához szükséges a felülvizsgálat megkezdésekor annak rögzítése, hogy a célzott állami szerepvállalás felhasználásában nem érintett vonatnemek, szegmensek esetében milyen eljárásrend követendő, azaz ezen vonatnemekhez, szegmensekhez kapcsolódóan közzétett díjképzési rendszer elemek esetében

- az állami szerepvállalás figyelembe vett értéke, vagy
- a szolgáltatásokhoz rendelt, közzétett fizetendő összegek

változatlanul hagyása az elvárt a felülvizsgálat során.

Ez a rendelkezés meghatározó a díjfelülvizsgálat hatálybalépésének megállapításában.

A felülvizsgálat eredménye a DD-ben kerül közzétételre.

A 6. pontban leírtak, a célzott állami szerepvállalás felosztásánál nem kerülnek alkalmazásra.

#### 2.3.4.4. Felmerülés esetén alkalmazható díjelemek - kedvezmény, kiegyenlítő juttatás és túlterheltségi díj - bevezetése miatti felülvizsgálat

Amennyiben a 2.1.2 pontban leírt kedvezmény, kiegyenlítő juttatás vagy túlterheltségi díjelemek bevezetése válik szükségessé, úgy a felmerüléskor, az érintett szolgáltatásokhoz kapcsolódóan részleges felülvizsgálat történik.

### 3. A díjképzési rendszer elemeinek megállapításához kapcsolódó szegmensvizsgálat

#### 3.1. Releváns szegmensek vizsgálata

A Vtv. 67/E.§ (2) bekezdésének értelmében a felárak mértéke nem zárhatja ki, hogy a pályahálózatot olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a szolgáltatások nyújtása következtében közvetlenül felmerült költségeket és a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.

A díjképzési rendelet 9.§ (2) bekezdés rendelkezései alapján felár felszámítását megelőzően vizsgálni szükséges, hogy van-e olyan piaci szegmens, amely az alapszolgáltatásért, illetve a hozzáférés jellegű járulékos szolgáltatásokért, vagy szolgáltatás részekért felszámított felárat nem, vagy csak részben képes megfizetni.

Ennek megfelelően, a 2.1.4 pontban leírt díjak esetében az összetett járulékos szolgáltatások esetében a közreműködés jellegű rész díja nem része a vizsgálatnak.

A VPE által elvégzendő vizsgálat a szegmensvizsgálati módszertan (10. melléklet) alapján történik. A releváns<sup>24</sup> (vizsgálandó) szegmensek listáját a HÜSZ melléklete tartalmazza.

A vizsgálat eredményét a VPE a HÜSZ közzétételét megelőzően 90 nappal a honlapján hozza nyilvánosságra. Ezt követően az eredményeket az állami szerepvállalás felosztása során használja fel, és a HÜSZ nyilvánosságra hozatalakor a kapcsolódó DD-ben kerül összefoglalásra a folyamat.

#### 3.2. Potenciálisan megjelenő szegmensek

A díjképzési rendelet 9.§ (5) bekezdése alapján meg kell határozni azokat a piaci szegmenseket is, amelyekben várhatóan az öt évre érvényes szegmenslista ideje alatt fognak szolgáltatást nyújtani a pályahálózat-működtetők. Ezek a szegmensek is a releváns szegmensek listájában kerülnek közzétételre, potenciálisan megjelenő szegmens néven. Ezen szegmensek tekintetében, amennyiben bevezetésre kerülnek, felár nem számítható fel.

A szegmenslistából a potenciális szegmensek nem kerülhetnek törlésre a lista 5 éves érvényessége során abban az esetben sem, ha a szolgáltatásnyújtás ténylegesen megvalósul ezen időszak alatt.

<sup>24</sup> A szegmensvizsgálat módszertana alapján „releváns szegmensnek tekintendő a vállalkozó vasúti társaságok tevékenységeinek olyan köre, amelyek esetében az érvényes felárak mellett, a felárak hatásaként várható a korábban meglévő teljesítmények jelentős csökkenése és ez alacsonyabb felárakkal várhatóan ellensúlyozható, illetve ahol a felárak csökkentésével vélelmezhetően új vasúti teljesítmények vonhatók be, oly módon, hogy a felárak adott szegmensbeli csökkentése nem módosítja drasztikus mértékben a meglévő piaci viszonyokat.”

## 4. Az adatszolgáltatás, és az adatszolgáltatáshoz kapcsolódó felelősség

A díjképzési rendelet 19. § (1) bekezdése értelmében a pályahálózat-működtetők a DM és a DD elkészítéséhez szükséges valamennyi adatot és információt - a kért formában és tartalommal - kötelesek megadni a VPE számára.

A DD elkészítéséhez szükséges információs igényt a VPE a DD elkészítését megelőzően eljuttatja az érintett pályahálózat-működtetők részére.

A szolgáltatott adatok helyességéért, azok tartalmi megfelelőségéért a pályahálózat-működtetők, valamint a VPE vizsgálataihoz adatot szolgáltató hozzáférésre jogosultak teljes körű felelősséggel tartoznak. A VPE jogosult a pályahálózat-működtetők által szolgáltatott adatok felülvizsgálatára, hiánypótlás, illetve módosítás kérésére. A VPE jogosult továbbá az alapszolgáltatásokhoz, valamint a hozzáférés jellegű járulékos szolgáltatásokhoz, vagy szolgáltatásrészekhez kapcsolódó költségek esetében indoklás kérésére, amennyiben ezen szolgáltatásoknál a változó költség részek együttesen meghaladják az adott szolgáltatáshoz figyelembe vehető összes költség 35%-át.

Amennyiben az adatszolgáltatás a pályahálózat-működtető üzleti tervén alapul, az adatszolgáltatás részeként a pályahálózat-működtető a legutolsó elfogadott üzleti tervét is rendelkezésre bocsátja. Az adatszolgáltatásnak meg kell egyeznie az átadott üzleti terv adataival. A pályahálózat-működtető felelős az egyezés biztosításáért.

Amennyiben a díjképzés során kialakított kategóriák, vagy szolgáltatások módosítása a 2.3.6. célzott állami szerepvállalás bevonás, vagy a 6. pontban rögzített állami szerepvállalás felosztására vonatkozó rendelkezés miatt szükségessé válik, a VPE jogosult a pályahálózat-működtetőktől az állami szerepvállalás felosztására vonatkozó előírásoknak való megfelelés érdekében rövid határidővel a díjképzéshez már rendelkezésre bocsátott adatokon felül további adatszolgáltatás kérésére. A pályahálózat-működtető köteles az állami szerepvállalás megfelelő felosztásához szükséges kiegészítő adatokat a lehető legrövidebb időn belül rendelkezésre bocsátani.

A 3. pontban rögzített szegmensvizsgálathoz kapcsolódó elemzések és kalkulációk elvégzéséhez egyes alap- és járulékos szolgáltatások esetében szükség lehet a teljesítmények vonatnak szerint megbontott értékére, így a pályahálózat-működtetők az adatszolgáltatásukban az alapszolgáltatások, valamint a hozzáférés jellegű és összetett járulékos szolgáltatások esetében a teljesítményeket szükség esetén vonatnakokra bontva bocsátják a VPE rendelkezésére.

A VPE nem felelős a pályahálózat-működtetők és a hozzáférésre jogosultak által tévesen szolgáltatott adatok miatt bekövetkező károkért. A hozzáférésre jogosultak számára előírt adatszolgáltatási határidő lejártát követően beérkezett adatszolgáltatást a VPE nem veszi figyelembe a kalkulációs folyamatban.

A VPE felelős a pályahálózat-működtetők által szolgáltatott adatok alapján, a DM-ben rögzített módszertan és a hatályos jogszabályok betartásával a hálózat-hozzáférési díjak kalkulációjáért.

## 5. A pályahálózat-működtetők által nyújtott szolgáltatások díjképzésébe bevonható költségei és a kapcsolódó kalkulációs szabályok

### 5.1. A bevételek, költségek és ráfordítások elkülönítése

A DM 2. pontjában rögzített díjképzési rendszer elemeinek megállapításához egyértelműen el kell különíteni a nyílt hozzáférésű és a nem nyílt hozzáférésű hálózatokhoz kapcsolódó költségeket a pályahálózat-működtetők számviteli rendszerében.

Ezt az elkülönítést az érintett pályahálózat-működtetőknek kell elvégezniük

- a nyílt hozzáférésű, illetve a nem nyílt hozzáférésű hálózatokhoz egyértelműen hozzárendelhető költségek vonatkozásában értelemszerűen,
- a nyílt hozzáférésű, illetve a nem nyílt hozzáférésű hálózatokhoz nem egyértelműen hozzárendelhető költségek vonatkozásában pedig egyértelmű és ellenőrizhető adatforrásokból származó naturáliák alapján.

### 5.2. A díjképzésbe bevonható indokolt költségek csoportosítása

Az alapszolgáltatások, és a járulékos szolgáltatások közül a hozzáférés jellegű járulékos szolgáltatások, illetve az összetett járulékos szolgáltatások hozzáférés jellegű szolgáltatás-részeinek díjképzésébe bevonható költségek az alábbi csoportosításban kerülnek meghatározásra, a közvetlen költség rendeletnek megfelelően:

Szolgáltatás költség összetétele		Változó költség	Állandó költség
Közvetlen költségek	Egy szolgáltatáshoz kapcsolódó	K1	K3
	Több szolgáltatáshoz kapcsolódó	K2	K4
Közvetett költségek	Irányítási költségek	-	K5

- K1 - közvetlen költségek (változó költségrész): az egyes szolgáltatásokhoz egyértelműen és közvetlenül hozzárendelendő költségek közül azok, amelyek a vonatközeledtetésből, illetve a szolgáltatások igénybevételéből közvetlenül eredeztethetőek,
- K2 - megosztandó közvetlen költségek (változó költségrész): a szolgáltatások nyújtásához közvetlenül köthető, de a pályahálózat-működtető több szolgáltatása együttes érdekében felmerülő, ezért közöttük naturália alapján megosztandó költségek közül azok, amelyek a vonatközeledtetésből, illetve a szolgáltatások igénybevételéből közvetlenül eredeztethetőek,
- K3 - közvetlen költségek (állandó költségrész): az egyes szolgáltatásokhoz egyértelműen és közvetlenül hozzárendelendő költségek közül azok, amelyek a vonatközeledtetésből, illetve a szolgáltatások igénybevételéből közvetlenül nem eredeztethetőek,

- K4 - megosztandó közvetlen költségek (állandó költségrész): a szolgáltatások nyújtásához közvetlenül köthető, de a pályahálózat-működtető több szolgáltatása együttes érdekében felmerülő, ezért közöttük naturália alapján megosztandó költségek közül azok, amelyek a vonatkozlekedtetésből, illetve a szolgáltatások igénybevételeből közvetlenül nem eredeztethetőek,
- K5 - közvetett költségek: a pályahálózat-működtetőnél felmerülő, az összes érintett szolgáltatás között megosztandó (közvetett) költségek.

A járulékos szolgáltatások közül a közreműködés jellegű szolgáltatások költségei, az összetett szolgáltatások közreműködés jellegű szolgáltatásrészeinek költségei, valamint a kiegészítő- és a mellékszolgáltatások díjképzésbe bevonható költségei az alábbi csoportosításban kerülnek meghatározásra:

- közvetlen költségek - az egyes szolgáltatásokhoz egyértelműen és közvetlenül hozzárendelendő költségek,
- megosztandó közvetlen költségek - a szolgáltatások nyújtásához közvetlenül köthető, de a pályahálózat-működtető több szolgáltatása együttes érdekében felmerülő, ezért közöttük naturália alapján megosztandó költségek,
- közvetett költségek - a pályahálózat-működtetőnél felmerülő, a szolgáltatások között megosztandó (közvetett) költségek.

A nyújtott szolgáltatások körének és a szervezeti felépítések eltérései, illetve a nyilvántartási rendszerek különbözősége miatt az egyes pályahálózat-működtetők által a szolgáltatásokhoz kapcsolódó adatok gyűjtésének részletes szabályai egyedileg kerülnek meghatározásra. Az ezeket leíró - a DD elkészítése során alkalmazandó, illetve a későbbi ellenőrizhetőséget biztosító - módszertant, illetve az egyes szolgáltatásokhoz tartozó költségeket a MÁV Pályaműködtetési Zrt. esetében a 3. számú, GYSEV Zrt. esetében a 4. számú mellékletek rögzítik. A pályahálózat-működtetők nyilvántartási rendszereinek fejlesztése, módosítása esetén ezek a mellékletek felülvizsgálandók, szükség esetén pedig módosítandók.

A pályahálózat-működtetők szervezete között meglévő különbségek következtében előfordulhat, hogy egyes költségek az egyik pályahálózat-működtetőnél egy adott szolgáltatáshoz közvetlenül hozzárendelhetőek, másik pályahálózat-működtetőnél pedig több szolgáltatás között - naturáliák alapján - megosztásra kerülnek.

### 5.3. Az indokolt költségek meghatározása

A díjképzési rendelet 2.§. j) pontja<sup>25</sup> határozza meg az indokolt költség fogalmát. A VPE a pályahálózat-működtetőktől kapott adatok, valamint a várható állami szerepvállalás értéke alapján határozza meg a hálózat-hozzáférési díjak konkrét értékeit.

A díjképzési rendelet 19.§ b) bekezdése alapján a hálózat-hozzáférési díjak meghatározásához felhasznált költségek indokolt költségek körébe tartozásának ellenőrzése nem a VPE hatásköre.

---

<sup>25</sup> A díjképzési rendelet 2.§. j) pontja alapján indokolt költség a szolgáltatás nyújtásához és az adott technológiai szolgáltatási szint biztosításához feltétlenül szükséges anyag, munkaerő és szolgáltatások piacon elérhető legalacsonyabb árával megegyező költség és ráfordítás, valamint az ezeket módosító egyéb tételek.

A hálózat-hozzáférési díjban elszámolható indokolt költségek meghatározása során a pályahálózat-működtető figyelembe veszi

- a legutolsó lezárt üzleti év, illetve az azt megelőző időszakok tényadatai közötti összefüggéseket, az azok alapján megállapítható tendenciákat,
- a díjévre vonatkozóan elfogadott üzleti terv adatait,
- a piacon is beszerezhető termékek és szolgáltatások vonatkozásában a piaci összehasonlító árakat,
- egyéb hazai és külföldi benchmark adatokat, információkat.

A díjképzési rendelet 16.§. (4) bekezdése alapján indokolt költségként figyelembe vehető - egy adott díjév hálózat-hozzáférési díjai alapján fizetett bevételek és a díjévre vonatkozó kalkuláció költségeinek összehasonlítása alapján - az a 0-tól eltérő érték, amellyel a díjév hálózat-hozzáférési díjai alapján realizált bevételek (árbevétel és állami szerepvállalás) és a hálózat-hozzáférési díjak kalkulációjában figyelembe vett terv költségek eltérnek egymástól. A figyelembe vehető értékek az adott menetrendi évre vonatkozó DD-ben kerülnek rögzítésre. További szabályok a 5.6.5.1 pontban kerülnek leírásra.

#### **5.4. A díjképzés során figyelembe nem vehető költségek**

A díjképzés során az alábbiakban felsorolt költségek nem vehetőek figyelembe:

- a szolgáltatásokhoz kapcsolódó, de a díjakban meg nem jeleníthető, díjképzésbe be nem vonható költségek,
- a Vtv. 2. számú melléklet I-IV. pontjaiban szerepeltetett szolgáltatásokon kívüli tevékenységekhez kapcsolódó költségek, valamint
- minden olyan költség elem, amit a vasúti igazgatási szerv díjképzésbe be nem vonható költségnek minősít.

#### **5.5. A bázisidőszak és a díjév közötti időszak hatásának figyelembevétele a költség-meghatározás során**

A díjképzési rendelet 3. §-ában rögzítettekkel összhangban a díjképzés során figyelembe vehető költségek meghatározása az utolsó lezárt üzleti év alapján (azaz a bázisidőszaki adatok alapján) történik meg. A díjak meghirdetésére vonatkozó rendelkezések alapján a bázisidőszak és a díjév között azonban mintegy három év telik el<sup>26</sup>, így a figyelembe vehető költségek esetén szükséges a díjévre vonatkozó várható értékek meghatározása.

##### **5.5.1. Üzleti terv alapján**

A díjévre vonatkozó várható értékek meghatározása a Vtv. 28.§ (1) bekezdése alapján megkötött pályaműködtetési szerződésben szereplő üzleti terv értékei alapján történik.

Amennyiben a pályaműködtetési szerződés nem áll rendelkezésre, vagy nem tartalmaz a díjévre vonatkozóan üzleti tervet, vagy a pályaműködtetési szerződésben rögzített üzleti terv a Vtv. 12. §-ban rögzítetteknek megfelelően felülvizsgálatra és elfogadásra kerül, akkor a díjképzés alapja a pályahálózat-működtető legutolsó elfogadott üzleti terve.

<sup>26</sup> A T menetrendi évben érvényes díjakat T-2 év végén meg kell hirdetni, azaz legutolsó lezárt évként a T-3 év tekinthető.

Amennyiben a pályaműködtetési szerződésben lévő üzleti terv, vagy a pályahálózat-működtető elfogadott üzleti terve a díjképzés alapja, úgy az ezek alapján megállapított költségeket a pályahálózat-működtető további korrekciókkal nem módosíthatja.

### **5.5.2. Bázisidőszak korrekciója alapján**

Amennyiben az egyes szolgáltatásokhoz kapcsolódó, díjképzésbe bevonható költségek meghatározásának alapját a bázisidőszak tényadatai képezik, a bázisidőszak és a díjév közötti (részben tényadatokon alapuló, részben tervezhető) árszínvonal-változás figyelembevételre kerül az alábbiak szerint:

Alapszabályként az egyes tételekhez kapcsolódóan figyelembe vehető árszínvonal változás mértéke:

- a bázisidőszaktól a díjmeghatározás előtti hónapot megelőző negyedév végéig<sup>27</sup> terjedő időszakra a KSH által közölt fogyasztói árindex,
- a díjmeghatározás előtti hónapot megelőző negyedév végétől a díjévig terjedő időszakra az MNB által előrejelzett fogyasztói árindex.

A személyi jellegű ráfordításokhoz figyelembe vehető árszínvonal változás mértéke:

- a bázisidőszakot követő évre (a díjképzés évére) a kollektív szerződésben rögzített, ennek hiányában pedig az Nemzeti Gazdasági és Társadalmi Tanács által jóváhagyott bérnövekedési mérték,
- a bázisidőszakot követő évtől (a díjképzés évétől) a díjévig terjedő időszakra az MNB által előrejelzett nemzetgazdasági bruttó kereset-növekedési mérték.

Nem vehető figyelembe árszínvonal változás:

- az értékcsökkenési leírási költségekhez és értékvesztéshez,
- a pénzügyi műveletek bevételeihez és ráfordításaihoz,
- a céltartalékokhoz.

Előzőeken túlmenően a díjképzés során a bázisidőszak tényadatait érintő alábbi módosítások vehetők figyelembe:

- az adó- és járulérendszernek a díjképzést megelőző hónapig jogszabályban rögzített változásai;
- az értékcsökkenési leírások és értékvesztések meghatározása során a díjképzés előtti hónapot megelőző negyedév végéig aktivált beruházások, selejtezések, kivezetések;
- az állami szerepvállalás tekintetében a tényadatok helyett a díjévre - az állam és a pályahálózat-működtető közötti szerződés, annak hiányában pedig a közlekedésért felelős miniszter közlése alapján - tervezett érték.

A bázisidőszak korrekciója a tervezett adatokhoz, csak a pályahálózat-működtető külön kérelmére alkalmazható, amely kérelemben nyilatkozni kell arra vonatkozóan, hogy a pályahálózat-működtető miért nem az üzleti terv alkalmazását kéri.

---

<sup>27</sup> Decembéri díjszámítás esetén a 3. negyedév végéig.

## **5.6. A díjképzésbe bevonható költségek megosztási szabályai**

### **5.6.1. Több szolgáltatást érintő közvetlen költségek megosztása**

A több szolgáltatáshoz rendelt közvetlen költségek megosztása minden, a DM által érintett pályahálózat-működtető vonatkozásában egységes elvek szerint történik.

Ennek megfelelően a több szolgáltatáshoz rendelhető közvetlen költségek megosztása egyértelmű és ellenőrizhető adatforrásokból származó, nyilvántartott - lehetőség szerint a számlázás alapját képező - tény naturáliák díjvre tervezett mértéke alapján történik. A tervezést a bázisidőszaki tényadatok, a hozzáférésre jogosultaktól gyűjtött információk, illetve a várható tendenciák alapján kell elvégezni.

Amennyiben e költségeket különböző naturáliákkal jellemezhető szolgáltatások között kell felosztani, úgy a felosztás vetítési alapjaként egy ún. vetítési egyenértéket kell definiálni és a mért naturáliák ezen egyenértékesre történő átváltásának paramétereit az elmúlt időszakok technológiai tapasztalati jellemzői alapján kell meghatározni.

A megosztandó közvetlen költségek megosztására vonatkozó részletes szabályrendszer a pályahálózat-működtetők szolgáltatási körének, költségszerkezetének és nyilvántartási rendszereinek eltérései miatt társaság-specifikusan kerül rögzítésre. Ezen részletes módszertani szabályokat (beleértve az egyes naturáliák és a vetítési egyenértékes közötti átváltási arányok meghatározását) a 3. és 4. számú mellékletek tartalmazzák.

Az operatív irányításhoz kapcsolódó költségek az általa irányított tevékenységek között kerülnek felosztásra az egyes tevékenységi kódokhoz kapcsolódó munkaórak arányában.

### **5.6.2. A díjképzésbe bevonható közvetett költségek megosztása**

Az indokolt közvetett költségek pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatásokra - a közlekedtetés tekintetében pedig azon belül is a bruttótonnakm- és a vonatkm-alapú részre - történő megosztása az egyes szolgáltatások közvetlen és megosztandó közvetlen költségei összegének arányában történik.

Amennyiben a pályahálózat-működtető a DM-ben megjelenített szolgáltatásokon kívül további szolgáltatásokat is nyújt, úgy az 5. mellékletben megnevezett közvetett költségeket először a DM-en kívüli szolgáltatások, tevékenységek és a DM-ben szerepeltetett szolgáltatások között kell - a közvetlen költségek arányában - megosztania. Ezt követően a DM-ben szerepeltetett szolgáltatásokra jutó rész bontandó tovább az egyes szolgáltatásokra, az e pont első bekezdésében ismertetett módon. A DM-en kívüli szolgáltatásokra eső közvetett költségeket a díjképzésbe be nem vont költségek között szükséges megadni az adatszolgáltatásban.

A szolgáltatások között felosztandó közvetett költségek négy csoportba oszthatók:

- a pályahálózat-működtető központi (általános) illetve, irányítási költségei;
- integrált vasúti társaságok esetében külön is meghatározhatóak az integrált vasúti társaság egyéb szervezeteitől igénybe vett szolgáltatásokhoz kapcsolódó belső költségek (nem tartoznak ebbe a körbe az egy adott szolgáltatás érdekében igénybe

vett társüzemi szolgáltatások költségei, melyek a konkrét szolgáltatáshoz tartozó költségek között számolandók el);

- az integrált vasúti társaság irányításához kapcsolódó központi, irányítási költségek pályahálózat-működtetői tevékenységre osztott része;
- egyéb közvetett költségek.

A közvetett költségek az 5. számú mellékletben kerülnek bemutatásra.

A pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatások közül

- a vontatási villamos energia biztosítása,
- a nem vontatási célú (előfűtés, előhűtés) villamos energia biztosítása,
- a vontatási felhasználású üzemanyag biztosítása,
- a nem vontatási célú (előfűtés, előhűtés) üzemanyag biztosítása és
- a víztöltéshez használt víz biztosítása

szolgáltatások díjelemére közvetett költség nem osztható.

### **5.6.3. Az indokolt költségek pályaszakaszra történő megbontása**

A díjképzési rendelet 17. § (2) bekezdés c) pontjának<sup>28</sup> megfelelés érdekében az alapszolgáltatásokhoz kapcsolódó költségek pályaszakasz szinten is megbontandók.

Az egyértelmű megbonthatóság érdekében az e szolgáltatásokhoz tartozó közvetlen költségeket - ahol az észszerűen elvárható - (statisztikai) pályaszakaszokhoz rendeltetni kell nyilvántartani.

### **5.6.4. A bázisidőszakhoz képest a díjévből újonnan nyújtott, illetve megszüntetett szolgáltatásokhoz kapcsolódó speciális szabályok**

A bázisidőszakban nem nyújtott (költségvonzattal nem járó), de a díjévből meghirdetésre kerülő szolgáltatáshoz tartozó indokolt költségek számításához az adott szolgáltatás nyújtásához kapcsolódóan felmerülő költségek tervezett értéke vehető figyelembe.

A bázisidőszakban nyújtott, de a díjévből már nem meghirdetendő szolgáltatáshoz közvetlenül hozzárendelendő költségeket, illetve a szolgáltatás igénybevételének tervezett volumenét a számításokban nem lehet szerepeltetni, az adatszolgáltatásban a díjképzésbe be nem vont költségek között szükséges azt megadni.

---

<sup>28</sup>Díjképzési rendelet 17.§(2): A DM „c) rendelkezik a szolgáltatások indokolt költségeinek a vasúti pályahálózat olyan legkisebb egységeire történő felosztásáról, amely lehetővé teszi, hogy a vasúti pályahálózat bármely szakaszának nyílt hozzáférésűvé minősítése vagy az alóli mentesítése esetén is a nyílt hozzáférésű és a nem nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton nyújtott szolgáltatások költségei és ráfordításai külön-külön megállapíthatók legyenek,”

### **5.6.5. A díjképzési rendelet 16.§ (4) bekezdése szerinti költségeltérés értékének megállapítása**

#### **5.6.5.1 Az utókalkuláció jogszabályból eredő feladatai**

A díjképzési rendelet 16.§ (4) bekezdése<sup>29</sup> szerint a pályahálózat-működtetőnek a hozzáférésre jogosultak által a díjév díjképzési rendszer elemei alapján fizetett vagy elszámolt bevétel adatai összehasonlításra kerülnek az adott lezárt üzleti évhez kapcsolódó díjév díjképzési rendszer elemeinek megállapításakor figyelembe vett, tervezett, szolgáltatásokhoz kapcsolódó költség adatainak értékével.

A szolgáltatásokhoz kapcsolódó egyedi értékek összesítését követően megállapításra kerül, hogy az összértékek mennyiben térnek el egymástól.

Ha a két érték legalább 10 %-kal eltér egymástól, a különbséget érvényesítéséről a pályahálózat-működtető köteles nyilatkozni a pályaműködtetési szerződéssel összhangban, a folyamatban lévő díjkalkulációhoz kapcsolódó adatszolgáltatás indokolt költségeiben az alábbiak szerint:

- amennyiben a lezárt üzleti év ténylegesen elszámolt, a hozzáférésre jogosultak által a díjképzési rendszer elemei alapján fizetett, vagy elszámolt összes bevétel a magasabb érték, akkor negatív előjellel, költségcsökkentő tételként,
- amennyiben a vizsgált díjévre tervezett összes költség a magasabb, akkor pozitív előjellel, költségnövelő tételként

kell figyelembe venni a díjkalkulációhoz kapcsolódó adatszolgáltatás indokolt költségeiben.

Amennyiben a pályaműködtetési szerződésnek a lezárt üzleti évhez kapcsolódó éves elszámolási záradéka tartalmaz a költségeltérésre vonatkozóan számszerűsített értéket, abban az esetben azt kell figyelembe venni az elszámolásnál.

A kalkulációhoz szükséges adatokat a pályahálózat-működtető az adatszolgáltatás részeként bocsátja a VPE rendelkezésére. A költségeltérés rendezésére irányuló nyilatkozat megtétele a pályahálózat-működtető felelőssége, azt legkésőbb a díjképzési rendelet 19.§-a szerinti DD elkészítésére vonatkozóan megadott adatszolgáltatási határidőt követő 30 naptári napon belül szükséges eljuttatnia a VPE számára.

#### **5.6.5.2 Az utókalkuláció folyamata és kapcsolódó egyéb feladatok**

- Adatszolgáltatás

A pályahálózat-működtetők a díjképzéshez kapcsolódó adatszolgáltatásban adják meg az utókalkulációhoz szükséges adatokat.

A VPE az utókalkuláció adatszolgáltatásának struktúráját az érintett időszakban történt szolgáltatás kivezetések és új szolgáltatás bevezetések figyelembevételével alakítja ki.

---

<sup>29</sup> „(4) Amennyiben az üzleti év lezárását követően a pályahálózat-működtető kapacitásigénylők által a díjképzési rendszer elemei alapján fizetett, vagy elszámolt bevételéről megállapítható, hogy az a DM-ben meghatározott mértékben eltér a díjképzési rendszer elemeinek megállapításakor figyelembe vett költségektől, a költségeltérés a következő díjkalkulációhoz kapcsolódó adatszolgáltatás indokolt költségeiben a DM-ben leírt szabályok szerint érvényesíthető.”

Az adatszolgáltatás a pályahálózat-működtető részéről a szolgáltatásokhoz kapcsolódó bevétel megadásával történik.

- Adatok vizsgálata

Az adatok vizsgálatához számítások készülnek az utókalkuláció évéhez kapcsolódó teljesítmény és fizetendő összeg adatok felhasználásával.

A számításokkal megállapításra kerül az érintett évhez kapcsolódó adatok alapján a valamennyi szolgáltatásra vonatkozó összes költségalapú és a ténylegesen fizetendő összeg, valamint ezek eltérése a megadott bevétel adatokhoz képest.

A számításokat további ellenőrzések egészíthetik ki a VPE döntése alapján.

A vizsgálatok lezárását követően megállapításra kerül, hogy van-e az utókalkulációban rendezhető eltérés.

Amennyiben van a díjévhez kapcsolódóan rendezhető eltérés, és ez az érték meghaladja a +/- 10%-ot, a pályahálózat-működtető írásban nyilatkozik a megállapított érték elszámolhatóságáról.

A VPE a pályahálózat-működtető nyilatkozata alapján a díjév kalkulációjában a közvetett költségek között köteles a megállapított értéket figyelembe venni.

## 5.7. Észszerű nyereség<sup>30</sup>

A járulékos szolgáltatások közül a közreműködés jellegű járulékos szolgáltatások, az összetett járulékos szolgáltatások közreműködés jellegű szolgáltatásrészeinek díjai, valamint a kiegészítő- és mellékszolgáltatások díjai, ha azokat csak egy szolgáltató kínálja, észszerű nyereséggel növelhetőek.

Az észszerű nyereség megállapítása során figyelembe kell venni a szolgáltatás nyújtásához kapcsolódó, többek között a pályahálózat-működtető által vállalt, bevételt érintő kockázatot, vagy annak hiányát, illetve az ágazatban az utolsó három évben mért átlagos mértékű nyereséget.

Amennyiben észszerű nyereség érvényesítésre kerül, az alapszolgáltatások, és a járulékos szolgáltatások közül a hozzáférés jellegű szolgáltatások, illetve az összetett járulékos szolgáltatások hozzáférés jellegű szolgáltatásrészeihez kapcsolódó díjak és/vagy felárak értékei csökkenthetőek olyan mértékben, amíg arra az észszerű nyereség felszámításából származó tervezett bevétel fedezetet nyújt.

Amennyiben a pályahálózat-működtető észszerű nyereséget kíván a díjakban érvényesíteni, abban az esetben az adatszolgáltatásra vonatkozó határidő betartásával, azzal egyidőben nyilatkozik erről a VPE részére. A nyilatkozattal együtt megküldi a pályahálózat-működtető az észszerű nyereség felszámítását alátámasztó adatokat, dokumentumokat.

<sup>30</sup> Vtv.2.§. „3.3. észszerű nyereség: a kiszolgáló létesítmények üzemeltetői esetében a saját tőke olyan megtérülési aránya, amely figyelembe veszi a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által vállalt - többek között a bevételt érintő - kockázatot vagy annak hiányát, és amely összhangban van az érintett ágazatban az utolsó három évben mért átlagos mértékű nyereséggel;”

## 5.8. Hatékonyságjavító és volumennövelő projektek megtérülésének biztosítása

A hatékonyságjavító és volumennövelő projektek eredményét, annak érdekében, hogy az adott projekt(ek) célja ténylegesen érvényesülhessen, - a pályahálózat-működtető döntése alapján - nem kell figyelembe venni a díjképzésbe bevonható költségek és teljesítmények között, az alábbiak szerint:

- hatékonyságjavító beruházások költségmegtakarítását a projekt befejezésének évét követő év kezdetétől számított 10 évig;
- volumennövelő beruházásokhoz kapcsolódó teljesítményeket a projekt befejezésének évét követő év kezdetétől számított 5 évig.

A figyelembe nem vett költségmegtakarítást és többlet teljesítményeket be kell mutatni a DD-ben. A pályahálózat-működtető adatszolgáltatásához köteles csatolni a projektekhez kapcsolódó bemutató anyag vezetői összefoglalóval ellátott dokumentációját, valamint a figyelembevételre nem kerülő költségekre és/vagy a többlet teljesítményekre vonatkozó számításokat.

Amennyiben a hatékonyságjavító beruházásokhoz, illetve a volumennövelő beruházásokhoz kapcsolódóan meghatározott időszak feléig (azaz 10 év esetében az 5. év végéig, 5 év esetében a 3. év végéig) érdemi, a projektekhez kapcsolódó, egyértelműen beazonosítható költségmegtakarítást és/vagy teljesítmény-növekedést nem lehet kimutatni, úgy ez a lehetőség megszűnik az adott projekt esetében.

A pályahálózat-működtető e költségmegtakarításokat és többlet teljesítményeket elkülönítetten köteles kimutatni a díjképzéshez kapcsolódó adatszolgáltatásában.

## 5.9. Addicionális adatok az adatszolgáltatásban

A VPE a díjképzési folyamatban bekérhet további olyan adatokat, amelyek a szolgáltatások költségeihez, teljesítményeihez kapcsolódóan további bontásban tartalmazzák a szolgáltatások alapadatait.

Ilyen adatok különösen:

- menetvonalbiztosítás teljesítménye vonat kategória (személy/teher/mozdony) bontásban - menetvonal darab szám,
- vonalkm adatok,
- felsővezetéki rendszerek használata vonat kategória (személy/teher/mozdony) bontásban,
- járműtárolás teljesítménye vonat kategória (személy/teher/mozdony) bontásban,
- ETCS díjhoz kapcsolódó költségek, teljesítmények stb.

A díjképzési év kalkulációjához felhasznált addicionális adatok a DD-ben kerülnek ismertetésre.

## 5.10. Bázis díjak opcionális eltérítése a közlekedtetés szolgáltatás vonatkm alapú díjrésze esetében

A közlekedtetés szolgáltatás vonatkm alapú részénének valamennyi kategóriához rendelt díjának eltérítésére lehetősége van a pályahálózat-működtetőknek az alábbi logika szerint:

### Vonalkm-re eső fajlagos költségek

III. kategóriájú pályaszakasz közvetlen költsége / III. kategóriájú vonatkm = III. kategóriájú pályaszakasz vonatkm-re eső fajlagos költsége

II. kategóriájú pályaszakasz közvetlen költsége / II. kategóriájú vonatkm = II. kategóriájú pályaszakasz vonatkm-re eső fajlagos költsége

I. kategóriájú pályaszakasz közvetlen költsége / I. kategóriájú vonatkm = I. kategóriájú pályaszakasz vonatkm-re eső fajlagos költsége

A számításokhoz a vonatkm-re eső fajlagos költségek összege szükséges.

### Fajlagos költségek aránya

A III. kategóriájú pályaszakasz fajlagos költségének arányát egységként (egynek) kell tekinteni.

II. kategóriájú pályaszakasz vonatkm-re eső fajlagos költsége / III. kategóriájú pályaszakasz vonatkm-re eső fajlagos költsége = II. kategóriájú pályaszakasz fajlagos költségének aránya

I. kategóriájú pályaszakasz vonatkm-re eső fajlagos költsége / III. kategóriájú pályaszakasz vonatkm-re eső fajlagos költsége = I. kategóriájú pályaszakasz fajlagos költségének aránya

### Súlyozott teljesítmények

III. kategóriájú pályaszakasz fajlagos költségének aránya (=1) \* III. kategóriájú pályaszakasz vonatkm teljesítménye = III. kategóriájú pályaszakasz súlyozott teljesítménye

II. kategóriájú pályaszakasz fajlagos költségének aránya \* II. kategóriájú pályaszakasz vonatkm teljesítménye = II. kategóriájú pályaszakasz súlyozott teljesítménye

I. kategóriájú pályaszakasz fajlagos költségének aránya \* I. kategóriájú pályaszakasz vonatkm teljesítménye = I. kategóriájú pályaszakasz súlyozott teljesítménye

A számításokhoz a súlyozott teljesítmények összege szükséges.

### Kategóriánkénti egységár (fizetendő díj)

Összes pályaszakasz közvetlen költsége / Összes pályaszakasz súlyozott teljesítményének összege = III. kategóriájú pályaszakasz egységára

III. kategóriájú pályaszakasz egységára \* II. kategóriájú pályaszakasz fajlagos költségeinek aránya = II. kategóriájú pályaszakasz egységára

III. kategóriájú pályaszakasz egységára \* I. kategóriájú pályaszakasz fajlagos költségeinek aránya = I. kategóriájú pályaszakasz egységára

Az adatszolgáltatás formátuma ebben az esetben is megegyezik a közvetlen költség alapú díjképzésre vonatkozó adatszolgáltatási körrel.

A DD-ben mind a díjképzési folyamat során kalkulált, mind az eltérített díjakat be kell mutatni.

## 6. Állami szerepvállalás szolgáltatásokra történő felosztása

A Vtv 28.§ (6) bekezdése alapján az állam és a pályahálózat-működtető között megkötésre kerülő pályaműködtetési szerződés tartalmazza többek között az állami szerepvállalás (költségvetési támogatás) mértékét, a támogatás folyósításának jogcímét, a felhasználásának célját.

A szolgáltatásokra bontott állami szerepvállalás értékek a pályaműködtetési szerződés, a közlekedésért felelős miniszter rendelkezése, és a vonatprofil vizsgálatok, valamint a szegmensvizsgálat eredményeinek felhasználásával kerülnek kialakításra, a pályahálózat-működtetők bevonásával.

### 6.1. A felosztás történhet:

- (a) Pályaműködtetési szerződés alapján: Amennyiben az érvényes pályaműködtetési szerződés tartalmazza az állami szerepvállalás díjképzési rendszerben történő figyelembevételének szabályait, úgy az állami szerepvállalás szolgáltatásokra történő felosztása során a szerződésben rögzítettek szerint kell eljárni.
- (b) Miniszteri rendelkezés alapján: Amennyiben a pályaműködtetési szerződés nem áll rendelkezésre, vagy nem tartalmazza az állami szerepvállalás mértékét vagy díjképzési rendszerben történő figyelembevételének szabályait, akkor az állami szerepvállalás mértékére vagy díjképzési rendszerben történő figyelembevételére vonatkozó rendelkezéseket a közlekedésért felelős miniszter egyéb kötelezettségvállalási dokumentumban is meghatározhatja. Ilyen esetekben az egyéb kötelezettségvállalási dokumentumban előírtaknak megfelelően kell eljárni (ideértve a célzott állami szerepvállalás bevonását is).
- (c) Egyéb esetekben: Pályaműködtetési szerződés, illetve a közlekedésért felelős miniszter rendelkezésének hiányában, az állami szerepvállalás felosztásánál az alábbiak szerint szükséges eljárni:

Egy összegben meghatározott állami szerepvállalás esetén a pályahálózat-működtetők között az állami szerepvállalás felosztása az adott menetrendi évre vonatkozó, a díjképzésbe bevonható összes költség arányában kerül rögzítésre.

- Amennyiben az állami szerepvállalás újrafelosztása az egy összegben meghatározott állami szerepvállalás értékének változása miatt válik szükségessé, a rögzített arányok nem változhatnak.

Nem egy összegben meghatározott állami szerepvállalás esetén a rögzített meghatározott értékek nem változhatnak, kizárólag az érintett pályahálózat-működtető szolgáltatásaihoz rendelt állami szerepvállalás érték kerül újrafelosztásra.

### 6.2. A felosztáshoz szükséges egyéb információk

Állami szerepvállalás felosztása csak olyan szolgáltatásra lehetséges, amelyre a díjképzési folyamat során megállapításra került költségalapú díj a DM által meghatározott elvek, költség- és teljesítményadatok alapján. Egy szolgáltatás költségalapú díja semmilyen módon

nem bontható további vonatnemekre, kategóriákra, szegmensekre az állami szerepvállalás felosztási folyamatában. Amennyiben a pályaműködtetési szerződés egyes szolgáltatások esetében további részletezésről rendelkezik, abban az esetben a DM-ben új szolgáltatások felvételét szükséges kezdeményeznie a pályahálózat-működtetőnek, amelyekkel az elvárt bontás szerint lehet költségalapú díjat meghatározni a szolgáltatások esetében.

Egy adott díjképzési rendszer elemhez kapcsolódó állami szerepvállalás (pl. ETCS-díj) csak az adott elemre osztható.

Egy adott kalkulációban az állami szerepvállalás felosztását támogatja az ún. vonatprofil modell vizsgálatok eredménye. Vonatprofil modell vonatnemenként készül, tehervonatra, személyvonatra és mozdonyvonatra. A vizsgálat folyamatának kezdetekor a pályahálózat-működtetőktől és a hozzáférésre jogosultaktól bekérésre kerülnek az egyes vonatnemekhez kapcsolható vonatprofilok átlagos adatai. A bekért adatok a hozzáférésre jogosultak által jellemzően igénybe vett vonatok paramétereit tartalmazzák. Az adatszolgáltatás tartalmazza a hozzáférésre jogosultak portfóliójában az adott vonatprofil százalékos mértékét is.

A megadott paraméterek alapján kerülnek kialakításra a vizsgálatban résztvevő, az egyes vonattípusoknak megfelelő vonatprofilok, annak figyelembevételével, hogy lehetőleg valamennyi vonat típus képviselve legyen a vizsgálatban. Amennyiben szükséges, a VPE által a megrendelési adatok alapján megállapított vonat típusokkal kiegészítésre kerülhetnek a pályahálózat-működtetők és a hozzáférésre jogosultak által megadott, vizsgálatban részt vevő vonatprofilok.

A vonatprofil modellel a fizetendő díjak, felárak és fizetendő összegek változása kerül vizsgálatra az előző menetrendi időszakhoz viszonyítva. A vizsgálat során a változás százalékos értékei az állami szerepvállalás felosztásához megállapított elvekben meghatározott, elvárt vagy maximalizált változás értékéhez kerülnek viszonyításra. Amennyiben a vonatprofil vizsgálat változási értékei nem felelnek meg ennek az elvárt változásnak, abban az esetben a kalkulációban a fizetendő összegek módosítása válhat szükségessé a pályahálózat-működtetők bevonásával.

Célzott állami szerepvállalás felosztása a 2.3.4.3. pontban leírtak szerint történik.

### **6.3. A szegmensvizsgálat eredményeinek figyelembevétele a folyamat során**

A szegmensvizsgálat folyamata a 3. pontban kerül leírásra.

Amennyiben az előírt szegmensvizsgálat azt eredményezi, hogy a hozzáférésre jogosultak valamennyi szegmens tekintetében képesek a felárként jelentkező valamennyi költség terhét viselni, abban az esetben az állami szerepvállalás összege az alap- és járulékos szolgáltatások díjait és felárait csökkenti azon elv alapján, hogy a piaci szereplők által változatlan szolgáltatásmennyiség igénybevétele esetén a hálózat-hozzáférési díjtömeg a megelőző menetrendi időszakhoz képest lehetőleg ne változzon.

Amennyiben a szegmensvizsgálat azt eredményezi, hogy a hozzáférésre jogosultak valamely szegmens(ek) tekintetében nem, vagy csak részben képesek viselni a felárként megjelenő költségterheket, az állami szerepvállalás összegéből az alapszolgáltatásokban, az adott szegmenst érintő hozzáférés jellegű járulékos szolgáltatásokban, valamint az összetett

járu­lékos szol­gál­ta­tás­ok hoz­zá­fé­rés jel­legű szol­gál­ta­tás­rés­zei­ben fel­ár­ként sze­replő költségek össze­gét kell csök­ken­te­ni o­lyan arány­ban, amit a sze­gmens­vizs­gá­lat alap­ján a sze­gmens­(ek) már ké­pes­(ek) el­visel­ni.

Amennyiben nem áll elegendő állami szerepvállalás rendelkezésre, hogy az alap- és az érintett járu­lékos szol­gál­ta­tás­ok ese­té­ben fel­ár­ként meg­je­lenő költsé­ge­ket teljes mértékben, vagy az egyes sze­gmensek által még el­viselt mértékig fedezze, akkor - azon szol­gál­ta­tás­ok ese­té­ben, ame­lye­kre nem ke­rül elegendő állami szerepvállalás felosztásra -, a legmagasabb meg­hi­r­de­tett fi­ze­te­ndő össze­g az lehet, amit a - sze­gmens­vizs­gá­lat alap­ján - a hoz­zá­fé­rés­re jo­gosultak még ké­pesek meg­fi­ze­te­ni, de mi­ni­mu­m a vál­to­zó költsé­ge­kre fedezetet bi­z­to­si­tít. Ebben az ese­ten vizs­gá­lan­dó, hogy ezen szol­gál­ta­tás­ok­hoz kapcsolódó, hálózat-hoz­zá­fé­rés­i díj­be­vé­te­l­lel nem fedezett, fel­ár­ként nem ér­vé­nyesíthető költsé­gek más forrásból, ho­gyan tér­ül­nek meg, figyelembevéve a Vtv. 28.§ (1) bekezdésében<sup>31</sup> foglalt teljes fedezet bi­z­to­si­tás­ára vonatkozó rendelkezéseket, a pályaműködtetési szerződésben foglalt eljárási szabályokat, valamint a 3. pontban rögzítetteket.

Amennyiben az állami szerepvállalás össze­géből a fel­ár­ként meg­je­lenő költsé­gek fedezetére történő felosztás után még marad felosztható össze­g, abban az ese­ten az a VPE vonatprofil vizs­gá­la­ta­i, valamint a pályahálózat-működtető javasla­ta­i alap­ján ke­rül felosztásra az alap- és járu­lékos szol­gál­ta­tás­okra úgy, hogy a piaci sze­replők által vál­to­zatlan szol­gál­ta­tás­men­nyiség igénybevétele ese­tén a hálózat-hoz­zá­fé­rés­i díjtömeg a megelőző menetrendi időszakhoz képest lehetőleg ne vál­to­z­zon.

<sup>31</sup> Vtv, „28. §- (1) Az állam nevében a miniszter - az államháztartásért felelős miniszter egyetértésével - legalább ötéves szerződésben kötelezettséget vállal az országos jelentőségű vasútvonalakat tartalmazó vasúti pályahálózat működtetését végző pályahálózat-működtetőnek a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, és a hálózat-hozzáfé­rés­i díjból, valamint a vasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből nem fedezett, indokoltnak elismert költségei megtérítésére.”