

## NOTEIKUMI

Rīgā

2019.gada 29.aprīlī

Nr.JALP-7.6/01-2019

### **Grozījumi AS "LatRailNet" 2017.gada 30.jūnija noteikumos Nr.JALP-7.6/01-2017 "Maksas aprēķināšanas shēma"**

1. Izdarīt AS "LatRailNet" 2017.gada 30.jūnija noteikumos Nr.JALP-7.6/01-2017 "Maksas aprēķināšanas shēma" (turpmāk – Noteikumi) šādus grozījumus:

1.1. Izteikt Noteikumu Preambulas tiesisko pamatojumu šādā redakcijā:

"Izdoti saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta pirmo, astoto un desmito daļu, 13.<sup>1</sup>panta trešo daļu un 13.<sup>2</sup>pantu";

1.2. Izteikt Noteikumu 2.2.apakšpunktu šādā redakcijā:

"2.2. **aktīvu reģistrs** – atbilstoši Dzelzceļa likuma 10.<sup>1</sup> panta ceturtajai daļai infrastruktūras pārvaldītāja izveidots un uzturēts, savu aktīvu un tādu aktīvu reģistrs, par kuru pārvaldību tas ir atbildīgs;";

1.3. Izteikt Noteikumu 2.7.apakšpunktu šādā redakcijā:

"2.7. **infrastruktūras maksas diferenciācijas instrumenti** – šīs shēmas piektajā, sestajā, devītajā, desmitajā, vienpadsmitajā, četrpadsmitajā un piecpadsmitajā nodaļā minētie diferenciācijas instrumenti, kas dažādos tirgus apstākļos nodrošina atšķirīgu infrastruktūras maksas lielumu noteikšanu atkarībā no dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu kvalitātes, izmantošanas daudzuma u.c. pazīmēm;";

1.4. Izteikt Noteikumu 2.9.apakšpunktu šādā redakcijā:

"2.9. **integrēts piedāvājums** – pārvadājumu pakalpojumi, kurus sniedz, ievērojot vienotus maksāšanas nosacījumus visā attiecīgajā loģistikas pakalpojumu ķēdē;";

1.5. Papildināt Noteikumus ar 2.9.<sup>1</sup>apakšpunktu šādā redakcijā:

"2.9.<sup>1</sup> **izmaksu attiecināšanas metode** – infrastruktūras pārvaldītāja izstrādāta metode izmaksu attiecināšanai pa dažādām pārvadātājiem piedāvāto pakalpojumu kategorijām atbilstoši Dzelzceļa likuma 10.<sup>1</sup>panta piektās daļas prasībām;";

1.6. Izteikt Noteikumu 2.20.apakšpunktu šādā redakcijā:

"2.20. **pilnās izmaksas** – infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas, kuras pārvaldītājs no visām savām kopējām izmaksām ir attiecinājis uz minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, atbilstoši izmaksu attiecināšanas metodei;";

1.7. Papildināt Noteikumus ar 2.25.<sup>1</sup>apakšpunktu šādā redakcijā:

"2.25.<sup>1</sup> **starptautiskā 1520 kustība** – vilcienu satiksmes pakalpojumi attiecībā uz kravu pārvadājumiem no trešajām valstīm vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, atbilstoši Dzelzceļa likuma 11.<sup>1</sup>panta devītajā daļā paredzētajam izņēmumam;";

1.8. Papildināt Noteikumus ar 2.25.<sup>2</sup>apakšpunktu šādā redakcijā:

"2.25.<sup>2</sup> **tīkla darbības uzlabošanas shēma** – AS "LatRailNet" 2017.gada 30.jūnija noteikumi Nr.JALP-7.6/03-2017 "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla darbības uzlabošanas shēma";";

1.9. Izteikt Noteikumu 6.punktu šādā redakcijā:

"6. Infrastruktūras pārvaldītājs atbilstoši izmaksu attiecināšanas metodei no visām savām kopējām izmaksām uz minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām, attiecina pilnās izmaksas, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu vienotas piekļuves tiesības visā dzelzceļa infrastruktūrā (turpmāk arī **PI**).<sup>1</sup> Izmantojot shēmas 1.pielikumā norādītos izmaksu virzītājus, infrastruktūras pārvaldītājs **PI** attiecina uz šādām pakalpojumu grupām:

6.1. **pas** – minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu pasažieru kustības nodrošināšanai, kurā ietilpst dzelzceļa infrastruktūra, kas nodrošina pasažieru vilcienu pieņemšanu, caurlaišanu un aizlaišanu;

6.2. **krav** – minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu kravu kustības nodrošināšanai, kurā ietilpst dzelzceļa infrastruktūra, kas nodrošina kravas vilcienu pieņemšanu, caurlaišanu un aizlaišanu, kā arī piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, kurās notiek kravas vilcienu saformēšana un izformēšana, un ritošā sastāva pārvietošana iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem.<sup>2</sup>";

1.10. Izteikt Noteikumu 10.punktu šādā redakcijā:

"10. Maksas noteicējs infrastruktūras maksas noteikšanas vajadzībām izmanto infrastruktūras pārvaldītāja atbilstoši Dzelzceļa likuma 5.panta otrajai prim daļai izdotus dokumentus attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, kas infrastruktūras maksas noteikšanas brīdī ir publiski pieejami infrastruktūras pārvaldītāja mājaslapā internetā.";

1.11. Izteikt Noteikumu 14.3.apakšpunktu šādā redakcijā:

"14.3. aktivitāšu, kas nav saistītas ar vilcienu satiksmi (ārējās temperatūras izmaiņas virs vai zem plānotajām vērtībām, plaisas un defekti materiālos, dabiskā korozija, konstruktīvo materiālu destrukcija vai degradācija gravitācijas ietekmē), neplānotu dabas procesu ietekmes (zemestrīces, nogrūvumi, ūdens noplūdes, ģeoloģiskie lūzumi, stiprs vējš, puteņi u.c.), kā arī cilvēcisko faktoru (celtnieku un ekspluatācijas darbinieku kļūdas, trešo personu tīša vai netīša darbība u.c.) risku vadīšanas izmaksas ir izslēgtas no tiešo izmaksu sastāva;"

1.12. Izteikt Noteikumu 16.1.apakšpunktu šādā redakcijā:

"16.1. detalizētu izmaksu attiecināšanas metodes aprakstu;"

1.13. Izteikt Noteikumu 16.3.apakšpunktu šādā redakcijā:

"16.3. prognozējamās pilnās dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas izmaksas plānošanas periodā, ievērojot shēmas 1.pielikuma izmaksu grupu struktūru un norādot daudzgadu līgumā paredzēto maksājumu vai piešķirtos līdzekļus infrastruktūras pakalpojumiem, uzturēšanai un atjaunošanai (piemēram, pasažieru peroniem), kā arī savlaicīgi nepaveikto infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas darbu, ja tādi ir, izpildei;"

1.14. Izteikt Noteikumu 16.11.1.apakšpunktu šādā redakcijā:

"16.11.1. **r<sub>d</sub>** – faktisko infrastruktūras pārvaldītāja pārskata perioda vidējo svērto ilgtermiņa kredītu likmi;"

1.15. Izteikt Noteikumu 16.11.2.apakšpunktu šādā redakcijā:

"16.11.2. **E** – pašu kapitāla vērtību pārskata perioda beigās;"

1.16. Izteikt Noteikumu 16.11.3.apakšpunktu šādā redakcijā:

"16.11.3. **D** – aizņemtā kapitāla vērtību pārskata perioda beigās;"

<sup>1</sup> shēmā lietoto apzīmējumu metode ir sniegta 7.pielikumā

<sup>2</sup> maksāšanas nosacījumus par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, kurās notiek vilcienu atstādināšana un vagonu uzkrāšana, nodrošina saskaņā ar tīkla darbības uzlabošanas shēmu

1.17. Izteikt Noteikumu 17.9.apakšpunktu šādā redakcijā:

"17.9. nomas izmaksas ir nomas maksājumi par infrastruktūras pārvaldītājam nepiederošiem dzelzceļa infrastruktūras objektiem, kurus infrastruktūras pārvaldītājs pārvalda un izmanto shēmas 6.punktā minētā pakalpojuma nodrošināšanai, izņemot uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas nomātiem dzelzceļa infrastruktūras objektiem. Mašīnu un darbarīku nomu, kas ir saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un atjaunošanu, attiecina uz attiecīgajām aktivitātēm;"

1.18. Izteikt Noteikumu 17.10.apakšpunktu šādā redakcijā:

"17.10. tīkla pieskaitāmās izmaksas ir infrastruktūras pārvaldītāja administrācijas izmaksas, kas atbilstoši izmaksu attiecināšanas metodei ir attiecinātas uz shēmas 6.punktā minēto pakalpojumu vispārējo izmaksu sastāvā;"

1.19. Izteikt Noteikumu 18.1.apakšpunktu šādā redakcijā:

"18.1. informāciju par daudzgadu līgumā minētiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanas principiem un pārslogotas dzelzceļa infrastruktūras jaudas palielināšanas plāna ietekmi uz pieteikumu iesniedzēju izmaksām, ja jaudas sadalītājs ir paziņojis, ka infrastruktūras daļa ir pārslogota un ir izstrādāts attiecīgais jaudas palielināšanas plāns;"

1.20. Papildināt Noteikumus ar 22.<sup>1</sup> apakšpunktu šādā redakcijā:

"22.<sup>1</sup> Infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas izmaksu aprēķināšanu un attiecināšanu būtisko funkciju veikšanas pakalpojumam, kas tiek sniegts dzelzceļa pavadītājiem un pieteikumu iesniedzējiem, maksas noteicējs nosaka, ievērojot 8.pielikumā izklāstītos principus.";

1.21. Izteikt Noteikumu 23.punktu šādā redakcijā:

"23. Maksas noteicējs vienības vidējās tiešās izmaksas kravu kustībā  $TI_{\text{param krav}}$  aprēķina kā četrus parametru kombināciju:

23.1.  $TI_{\text{ceļ uztur krav}}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, uzturēšanas un vilcienu kustības vadības vidējās tiešās izmaksas vienam nobrauktajam vilcienu kilometram plānošanas periodā kravu kustībā:

$$TI_{\text{ceļ uztur krav}} = KTI_{\text{ceļ uztur krav}} / DR_{\text{ceļ uztur krav}}, \text{ kur}$$

$KTI_{\text{ceļ uztur krav}}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, uzturēšanas un vilcienu kustības vadības kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā kravu kustībā;

$DR_{\text{ceļ uztur krav}}$  – vilcienu kilometru skaita darbības rādītājs plānošanas periodā kravu kustībā.

23.2.  $TI_{\text{mez uztur krav}}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības vidējās tiešās izmaksas viena dzelzceļa satiksmē izmantotā vagona pārvadājumu nodrošināšanai kravu kustībā:

$$TI_{\text{mez uztur krav}} = KTI_{\text{mez uztur krav}} / DR_{\text{mez uztur krav}}, \text{ kur}$$

$KTI_{\text{mez uztur krav}}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā kravu kustībā;

$DR_{\text{mez uztur krav}}$  – dzelzceļa satiksmē izmantoto vagonu skaita darbības rādītājs plānošanas periodā kravu kustībā, kas ietver:

1) starptautiskajā 1520 kustībā: caur Kārsavas, Zilupes un Indras stacijām ievesto un izvesto vagonu un tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā pieņemto vagonu skaitu;

2) iekšzemes dzelzceļa satiksmē Latvijas Republikas teritorijā: savācējvilcienu un izvedvilcienu sastāvā reģistrēto kravas vagonu skaita kopsommu;

3) kravu pārvadājumos no un uz Eiropas Savienības valstīm, šķērsojot Latvijas Republikas teritoriju: tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā pieņemto vagonu skaitu.

23.3.  $TI_{atj\ krav}$  – dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas vidējās tiešās izmaksas vienam nobrauktajam bruto tonnu kilometram plānošanas periodā kravu kustībā:

$$TI_{atj\ krav} = KTI_{atj\ krav} / DR_{atj\ krav}, \text{ kur}$$

- $KTI_{atj\ krav}$  – dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā kravu kustībā;
- $DR_{atj\ krav}$  – bruto tonnu kilometru skaita darbības rādītājs plānošanas periodā kravu kustībā.

23.4.  $TI_{bfv\ krav}$  – infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas tiešās izmaksas vienam iedalītajam vilcienu ceļam kravu kustībā.:"

1.22. Izteikt Noteikumu 24.punktu šādā redakcijā:

"24. Maksas noteicējs vienības vidējās tiešās izmaksas pasažieru kustībā  $TI_{param\ pas}$  aprēķina kā četrus parametru kombināciju:

24.1.  $TI_{ceļ\ uztur\ pas}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, uzturēšanas un vilcienu kustības vadības vidējās tiešās izmaksas vienam nobrauktajam vilcienu kilometram plānošanas periodā pasažieru kustībā:

$$TI_{ceļ\ uztur\ pas} = KTI_{ceļ\ uztur\ pas} / DR_{ceļ\ uztur\ pas}, \text{ kur}$$

- $KTI_{ceļ\ uztur\ pas}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, uzturēšanas un vilcienu kustības vadības kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā pasažieru kustībā;<sup>3</sup>
- $DR_{ceļ\ uztur\ pas}$  – vilcienu kilometru skaita darbības rādītājs plānošanas periodā pasažieru kustībā;

24.2.  $TI_{atj\ pas}$  – dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas vidējās tiešās izmaksas vienam nobrauktajam bruto tonnu kilometram plānošanas periodā pasažieru kustībā:

$$TI_{atj\ pas} = KTI_{atj\ pas} / DR_{atj\ pas}, \text{ kur:}$$

- $KTI_{atj\ pas}$  – dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā pasažieru kustībā;
- $DR_{atj\ pas}$  – bruto tonnu kilometru skaita darbības rādītājs plānošanas periodā pasažieru kustībā;

24.3.  $TI_{bfv\ pas}$  – infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas tiešās izmaksas vienam iedalītajam vilcienu ceļam pasažieru kustībā;

24.4.  $TI_{elektr\ pas}$  – dzelzceļa infrastruktūras vilces elektroapgādes iekārtu izmantošanas uzturēšanas un atjaunošanas vidējās tiešās izmaksas vienam nobrauktajam vilcienu kilometram plānošanas periodā pasažieru kustībā (aprēķina tikai pasažieru vilcieniem, kas izmanto elektrovilci):

$$TI_{elektr\ pas} = KTI_{elektr\ pas} / DR_{elektr\ pas}, \text{ kur:}$$

<sup>3</sup> t.sk.  $KTI_{ceļ\ uztur\ pas}$  iekļaujot izmaksas, ko rada pasažieru kustība, izmantojot sliežu ceļus posmos, kur tiek nodrošināta piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkāpēs vietām

- KTI**<sub>elektr pas</sub> – dzelzceļa infrastruktūras vilces elektroapgādes iekārtu izmantošanas kopējās tiešās uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas plānošanas periodā pasažieru kustībā;
- DR**<sub>elektr pas</sub> – vilcienu kilometru darbības radītājs pārvadājumos ar vilcieniem, kas izmanto elektrovilci, plānošanas periodā pasažieru kustībā.";

1.23. Izteikt Noteikumu 25.punktu šādā redakcijā:

"25. Dzelzceļa infrastruktūras kopējās tiešās izmaksas **KTI**<sub>gr</sub> aprēķina kā starpību starp shēmas 6.punktā minēto pakalpojumu grupu **gr** katra parametra **param** pilnajām izmaksām **PI**<sub>param gr</sub> un katra **PI**<sub>param gr</sub> izmaksu parametra apjomā iekļautajām izmaksām **NI**<sub>param gr</sub>, kas saskaņā ar Regulu ir uzskatāmas par neattiecināmām:

$$\mathbf{KTI}_{\text{cej uztur gr}} = \mathbf{PI}_{\text{cej uztur gr}} - \mathbf{NI}_{\text{cej uztur gr}} ;$$

$$\mathbf{KTI}_{\text{mez uztur krav}} = \mathbf{PI}_{\text{mez uztur krav}} - \mathbf{NI}_{\text{mez uztur krav}} ;$$

$$\mathbf{KTI}_{\text{atj gr}} = \mathbf{PI}_{\text{atj gr}} - \mathbf{NI}_{\text{atj gr}} ;$$

$$\mathbf{KTI}_{\text{elektr pas}} = \mathbf{PI}_{\text{elektr pas}} - \mathbf{NI}_{\text{elektr pas}} . "$$

1.24. Izteikt Noteikumu 26.punktu šādā redakcijā:

"26. Infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas tiešās izmaksas **TI**<sub>bfv gr</sub> aprēķina kā darba intensitātes palielinājumu iepriekš neplānota vai neparedzēta viena papildus vilcienu ceļa iedalīšanai un tās tiek izteiktas procentuālā izteiksmē (kopumā ne vairāk kā 200% apmērā) no konkrētu jaudas sadalītāja darbinieku darba algas likmes un pieskaitījumiem sociālajai apdrošināšanai, pamatojoties uz jaudas sadalītāja iesniegtu atskaiti par virsplāna darba apjomu un ievērojot Dzelzceļa likuma 13<sup>1</sup>.panta trešajā daļā noteiktos ierobežojumus:

$$\mathbf{TI}_{\text{bfv gr}} = \Delta \mathbf{PI}_{\text{bfv gr}} / \Delta \mathbf{DR}_{\text{bfv gr}} . "$$

1.25. Izteikt Noteikumu 29.punktu šādā redakcijā:

"29. Pārslodzes maksu **M**<sub>pārslodz param gr s</sub> konkrētā dzelzceļa infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmā nosaka saskaņā ar šādu formulu:

$$\mathbf{M}_{\text{pārslodz param gr s}} = \mathbf{M}_{\text{param gr s}} + (\Delta \mathbf{PI}_{\text{pārslodz param gr}} / \mathbf{DR}_{\text{pārslodz param gr}}) , \text{ kur}$$

- M**<sub>pārslodz param gr s</sub> – pārslodzes maksa konkrētā infrastruktūras daļā attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētam maksas parametram konkrētā tirgus segmentā pārslogotības laikposmā;
- M**<sub>param gr s</sub> – maksas lielums attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētam maksas parametram konkrētā tirgus segmentā;
- $\Delta \mathbf{PI}$ <sub>pārslodz param gr</sub> – pilno izmaksu izmaiņas attiecīgajā plānošanas periodā, ko rada ar jaudas palielināšanas plānu saistītās uzturēšanas izmaksas un infrastruktūras pārvaldītāja paredzēto ilgtermiņa ieguldījumu aizņemtā kapitāla piesaistīšanas izmaksas;
- DR**<sub>pārslodz param gr</sub> – darbības radītājs attiecīgās pakalpojumu grupas katra izmaksu parametra vērtēšanai konkrētā infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmā.";

1.26. Izteikt Noteikumu 31.punktu šādā redakcijā:

"31. Maksas noteicējs piemēro uzcenojumus tirgus segmentos, kuri norādīti shēmas 5.pielikumā ietvertajā tirgus segmentu sarakstā.";

1.27. Izteikt Noteikumu 32.punktu šādā redakcijā:

"32. Maksas noteicējs pārbauda uzcenojumu nozīmi Dzelzceļa likuma 11.<sup>1</sup>panta otrajā daļā noteiktajos tirgus segmentos, kā arī izvērtē nepieciešamību noteikto tirgus segmentu sīkākai iedalīšanai pēc pārvadātājam kravām vai pasažieriem, ja:

32.1. pieteikumu iesniedzēji dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieteikumos nosaka specifiskus dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumus, kas ļauj tiem pielāgoties galapatērētāju vēlmēm (iegūstot papildus konkurences priekšrocības) vai pašu tehnoloģiskām neveiksmēm un kas izraisa infrastruktūras pārvaldītājam izmaksas, kuras citādi būtu novēršamas un nav iekļautas shēmas 6.punktā minēto pakalpojumu sastāvā (uz dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām balstīta segmentēšana);

32.2. pamatojoties uz shēmas 3.pielikumā izklāstītajiem kritērijiem var secināt, ka shēmas 6.punktā minētie infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumi uzlabo galalietotāju pakalpojuma pasūtīšanas lēmuma pieņemšanas kritērijus salīdzinājumā ar konkurējošiem transporta veidiem un infrastruktūras tīkliem (uz pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu balstīta segmentēšana);

32.3. var konstatēt tādas vides aizsardzības, negadījumu un dzelzceļa infrastruktūras izmaksas, kuras nesedz konkurējošie transporta veidi un par kuriem Ministru kabinets atbilstoši Dzelzceļa likuma 11.panta vienpadsmitās daļas prasībām ir pieņēmis lēmumu par kompensācijas piešķiršanu, apmēru un izmaksāšanas kārtību (uz valsts lēmumu balstīta segmentēšana).";

1.28. Izteikt Noteikumu 33.punktu šādā redakcijā:

"33. Pieteikumu iesniedzēji un infrastruktūras pārvaldītājs ne vēlāk kā X-4m termiņā var iesniegt maksas noteicējam pierādījumus, ka:

33.1. spēkā esošo tirgus segmentu ietvaros plānošanas periodā paredzamajos tirgus apstākļos 3.pielikumā izklāstītie kritēriji un to vērtības nav līdzvērtīgi dažādiem dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas veidiem;

33.2. tirgus situācija neļauj segt spēkā esošo infrastruktūras maksu (uz pieļaujamā infrastruktūras maksas uzcenojuma lieluma ietekmi uz gala pakalpojumu konkurētspēju balstīta segmentēšana);

33.3. pastāv konkrēti tirgus segmenti, kuros dzelzceļa pārvaldītāji attiecīgajā brīdī nedarbojas, bet kuros tie var sniegt pakalpojumus plānošanas periodā.";

1.29. Izteikt Noteikumu 34.punktu šādā redakcijā:

"34. Kritēriji tirgus segmentēšanai, ievērojot efektīvus, pārredzamus un nediskriminējošus principus izklāstīti 3.pielikumā.

Ja maksas noteicējs atbilstoši shēmas 32. un 33.punktam konstatē, ka ir nepieciešams veikt grozījumus shēmas 5.pielikumā ietvertajā tirgus segmentu sarakstā, tad maksas noteicējs šos, kā arī 3.pielikuma grozījumus, kas ietver kvantitatīvos kritērijus uzcenojumu noteikšanai konkrētos tirgus segmentos, publicē savā mājaslapā internetā ne vēlāk kā X-3m termiņā, kā arī iesniedz informāciju infrastruktūras pārvaldītājam publicēšanai dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā.";

1.30. Izteikt Noteikumu 35.punktu šādā redakcijā:

"35. Uzcenojuma lielumu  $MU_{param\ gr\ s}$  konkrētā tirgus segmentā  $s$  nosaka kā katra izmaksu parametra  $PI_{param\ gr}$  starpības starp koriģētajām pilnajām izmaksām  $PI'_{param\ gr}$ , kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kā arī piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, un kopējām tiešajām izmaksām  $KTI_{param\ gr}$  dalījumu ar attiecīgajā gadījumā izmantoto darbības rādītāju  $DR_{param\ gr}$ , reizinot šo dalījumu ar tirgus vērtējuma koeficientu  $mcb_s$ :

$$MU_{param\ gr\ s} = ( ( PI'_{param\ gr} - KTI_{param\ gr} ) / DR_{param\ gr} ) \times mcb_s, \text{ kur}$$

$PI'_{param\ gr}$  – koriģēta konkrēta izmaksu parametra attiecīgās pakalpojumu grupas pilno izmaksu vērtība, infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanas izmaksas aizvietojo ar saprātīgas peļņas normu atbilstoši shēmas 35.1.apakšpunktam;

$mcb_s$  – rādītājs, kas raksturo tirgus situācijā pieļaujamo uzcenojuma līmeni konkrētā tirgus segmentā;

35.1. maksas noteicējs, nosakot koriģētu  $PI_{\text{param gr}}$  vērtību, aizvieto infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanas izmaksas  $F_{\text{param gr}}$  ar saprātīgas peļņas normu  $P_{\text{param gr}}$  saskaņā ar šādu formulu:

$$PI_{\text{param gr}}' = PI_{\text{param gr}} - F_{\text{param gr}} + P_{\text{param gr}}, \text{ kur}$$

- $F_{\text{param gr}}$  – shēmas 17.11.apakšpunktā minētās izmaksas;  
 $P_{\text{param gr}}$  – infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas norma;

35.2. rādītāja  $mcb_s$ , kas raksturo tirgus situācijā pieļaujamo uzcenojuma līmeni konkrētā tirgus segmentā, vērtēšanas kritēriji un to vērtības ietvertas 3.pielikumā, un maksas noteicējs, ievērojot efektīvus, pārredzamus un nediskriminējošus principus, publicē tās savā mājaslapā internetā divus mēnešus pirms lēmuma pieņemšanas par infrastruktūras maksas aprēķināšanu. Rādītāja lielumu konkrētā tirgus segmentā nosaka kā maksimālo vērtību no vērtēšanas kritēriju  $C_s$ ,  $V_s$  un  $S_s$  vērtībām, kur

- $C_s$  – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām konkrētā tirgus segmentā;  
 $V_s$  – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu konkrētā tirgus segmentā;  
 $S_s$  – optimālas dzelzceļa konkurētspējas vērtēšanas kritērijs konkrētā tirgus segmentā.";

1.31. Izteikt Noteikumu 36.punktu šādā redakcijā:

"36. Infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas normu, kas nodrošina infrastruktūras pārvaldītāja ienākumus no veiktajiem ieguldījumiem un kredītu procentu maksājumiem, aprēķina saskaņā ar šādu formulu:

$$P_{\text{param gr}} = RAB_{\text{param gr}} \times wacc, \text{ kur}$$

- $RAB_{\text{param gr}}$  – aktīvu reģistra vērtība pārskata perioda beigās;<sup>4</sup>  
 $wacc$  – vidējā svērtā kapitāla atdeves likme procentos.";

1.32. Izteikt Noteikumu 37.punktu šādā redakcijā:

"37. Vidējo svērto kapitāla atdeves likmi aprēķina saskaņā ar šādu formulu:

$$wacc = r_e \times E / (E + D) + r_d \times D / (E + D), \text{ kur}$$

- $wacc$  – vidējā svērtā kapitāla atdeves likme;  
 $r_e$  – pašu kapitāla atdeves likme, kas sastāv no divām komponentēm ( $r_f + r_c$ ), kur  
 $r_f$  – bezriskā likme – Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) grupas augstākā kredītreitinga valstu vidējā aritmētiskā valsts ilgtermiņa vērtspapīru procentu likme, izmantojot jaunāko publicēto OECD pārskatu par valstu ilgtermiņa valdības obligāciju likmēm;  
 $r_c$  – riska prēmija, kas ietver valsts un nozares riska novērtējumu. Valsts risku novērtē kā Latvijas valsts jaunāko 10 gadu obligāciju likmes un bezriskā likmes starpību. Nozares risku novērtē kā faktiskās infrastruktūras pārvaldītāja pārskata perioda vidējās svērtās ilgtermiņa kredītu likmes un Latvijas valsts jaunāko 10 gadu obligāciju likmes starpību. Ja faktiskā infrastruktūras pārvaldītāja pārskata perioda vidējā svērtā ilgtermiņa kredītu likme nepārsniedz Latvijas valsts jaunāko 10 gadu obligāciju likmi, nozares riska novērtējuma vērtību aprēķinā neiekļauj;  
 $r_d$  – faktiskā infrastruktūras pārvaldītāja pārskata perioda vidējā svērtā ilgtermiņa kredītu likme;

<sup>4</sup> Sadalot  $RAB_{\text{param gr}}$  uz pakalpojumu grupām, ievēro attiecīgā parametra darbības rādītāju

- E** – pašu kapitāla vērtība pārskata perioda beigās;
- D** – aizņemtā kapitāla vērtība pārskata perioda beigās.”;

1.33. Izteikt Noteikumu VIII.nodaļas nosaukumu šādā redakcijā:  
"VIII. Maksa starptautiskajā 1520 kustībā”;

1.34. Izteikt Noteikumu 38.punktu šādā redakcijā:

"38. Lai pilnībā segtu radušās izmaksas, maksas noteicējs nosaka lielāku maksu  $M_{\text{param 1520}}$  par pakalpojumiem attiecībā uz starptautisko 1520 kustību. Maksas aprēķināšanas un maksāšanas noteikumi starptautiskajā 1520 kustībā ietverti 6.pielikumā.”;

1.35. Izteikt Noteikumu 40.punktu šādā redakcijā:

"40. Projektu maksu  $M_{\text{infpr param gr s}}$  nosaka, ievērojot efektīvus, pārredzamus un nediskriminējošos principus, kuru kritērijus maksas noteicējs publicē savā mājaslapā internetā trīs mēnešu laikā no brīža, kad ir pieņemts lēmums par konkrētā ieguldījumu projekta uzsākšanu, un aprēķina saskaņā ar šādu formulu:

$$M_{\text{infpr param gr s}} = M_{\text{param gr s}} + \Delta PI_{\text{infpr param gr}} / DR_{\text{infpr param gr}}, \text{ kur}$$

- $M_{\text{infpr param gr s}}$  – projektu maksa attiecībā uz konkrētiem ieguldījumu projektiem konkrētā infrastruktūras daļā attiecīgās pakalpojumu grupas maksas parametram konkrētā tirgus segmentā;
- $M_{\text{param gr s}}$  – maksas lielums attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētam maksas parametram konkrētā tirgus segmentā;
- $\Delta PI_{\text{infpr param gr}}$  – pilno izmaksu izmaiņas, kas saistītas ar konkrētu ieguldījumu projektu (t.sk. ilgtermiņa ieguldījumu vērtības plānošanas periodā norakstāmā daļa, kas nepārsniedz pieteikumu iesniedzēju ar darbības efektivitāti saistīto ietaupījumu);
- $DR_{\text{infpr param gr}}$  – darbības rādītājs konkrēta izmaksu parametra attiecīgā pakalpojumu grupā vērtēšanai konkrētā infrastruktūras daļā, kur tiek realizēts konkrētais ieguldījumu projekts.”;

1.36. Izteikt Noteikumu 45.punktu šādā redakcijā:

"45. Infrastruktūras pārvaldītāja nozīmētiem vilcieniem un ritošam sastāvam, kas nepiedalās dzelzceļa kravu vai pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, bet ir saistīti ar avārijas sekas novēršanu vai likvidēšanu, dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, visu remonta darbu veikšanu, infrastruktūras maksu nepiemēro gadījumā, ja tiek ievēroti jaudas sadales shēmā minētie noteikumi attiecībā uz apkopes darbu veikšanas paziņojumiem, pretējā gadījumā piemērojot nosacījumus atbilstoši tīkla darbības uzlabošanas shēmai.”;

1.37. Izteikt Noteikumu 47.punktu šādā redakcijā:

"47. Maksu  $M_{\text{rezer bf v gr}}$  par dzelzceļa infrastruktūras jaudas daļu, kas ir iedalīta jaudas sadales plānā, tostarp, ja tā netiek izmantota (rezervēšanas maksa), maksas noteicējs nosaka infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas vienības pilno izmaksu apmērā:

$$M_{\text{rezer bf v krav}} = PI_{\text{bf v krav}} / DR_{\text{bf v krav}}, \text{ kur}$$

- $PI_{\text{bf v krav}}$  – infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas pilnās izmaksas plānošanas periodā kravu kustībā;
- $DR_{\text{bf v krav}}$  – Rīgas, Daugavpils un Jelgavas reģionu jaudas sadales centros jaudas sadales plānā iedalīto vilcienu ceļu skaits katrā kustības virzienā plānošanas periodā kravu kustībā.

$$M_{\text{rezer bf v pas}} = PI_{\text{bf v pas}} / DR_{\text{bf v pas}}, \text{ kur:}$$



- PI** bfv pas – infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas pilnās izmaksas plānošanas periodā pasažieru kustībā;
- DR** bfv pas – jaudas sadales plānā iedalīto vilcienu ceļu skaita katrā maršruta virzienā darbības rādītājs plānošanas periodā pasažieru kustībā.";

1.38. Izteikt Noteikumu 48.punktu šādā redakcijā:

"48. Ja tiek nodalīti tirgus segmenti, pamatojoties uz shēmas 3.pielikumā paredzēto integrētā piedāvājuma kritēriju vai uz pieteikumu iesniedzēju norādīto apjoma elastību  $J_s$  vērtības vērtēšanā, šādiem segmentiem maksas noteicējs var piemērot dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas (  $M_{rezer param gr integr pied}$  vai  $M_{rezer param gr s}$  ) katrā no šādiem tirgus segmentiem maksas  $M_{param gr s}$  pilnā apmērā.";

1.39. Izteikt Noteikumu 49.punktu šādā redakcijā:

"49. Ja maksas noteicējs sadarbojas ar citu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, lai koordinētu maksas aprēķināšanu par tādu vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu, kur satiksme šķērso vairāk nekā vienas dzelzceļa sistēmas infrastruktūras tīklu Eiropas Savienībā, informāciju par to publicē tādā mājaslapā internetā, ko, savstarpēji sadarbojoties, kopīgi izveidojuši attiecīgie maksas noteicēji (infrastruktūras pārvaldītāji).";

1.40. Izteikt Noteikumu 49.punktu šādā redakcijā:

"54. Shēmu maksas noteicējs publicē savā mājaslapā internetā un iesniedz infrastruktūras pārvaldītājam iekļaušanai dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā. Shēmas 6.pielikumu attiecībā uz maksas aprēķināšanas un maksāšanas noteikumiem starptautiskajā 1520 kustībā maksas noteicējs publicē savā mājaslapā internetā vismaz divus mēnešus pirms attiecīgās infrastruktūras maksas stāšanās spēkā un dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā neiekļauj.";

1.41. Izteikt Noteikumu 1.pielikumu šādā redakcijā:

"1.pielikums

### Izmaksu virzītāji ar kuriem aktivitāšu izmaksas attiecina uz pakalpojumu grupām

Izmaksu centrus, izmaksu elementus un izmaksas infrastruktūras objektiem, kas attiecas uz konkrētu pakalpojumu grupu, primāri attiecina uz attiecīgo pakalpojumu un aktivitāšu grupu atbilstoši izmaksu attiecināšanas metodei, savukārt pārējos gadījumos, izmantojot tabulā norādīto izmaksu virzītāju. Vispārējās izmaksas, kas attiecas uz konkrētu aktivitāti, virza uz konkrētu aktivitāti atbilstoši izmaksu attiecināšanas metodei, savukārt pārējos gadījumos, izmantojot tabulā norādīto izmaksu virzītāju. Nosakot izmaksu grupu robežas sadales, izmaiņu un pieturas punktus, par pamatu izmanto tehnoloģiskos dokumentus, piemēram, staciju tehniskās rīcības aktus (TRA).

Aktivitāšu nodrošināšanas izmaksu grupas un attiecīgie izmaksu virzītāji izmaksu sadalei pa pakalpojumu grupām norādīti tabulās:

Nr.	Aktivitāšu nodrošināšanas izmaksu grupas	Izmaksu virzītājs izmaksu sadalei pa pakalpojumu grupām
1.	<b>PI<sub>ceļ uztur</sub> – pilnās dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un vispārējās izmaksas</b>	–
1.1.	dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa, uzturēšanas un vilcienu kustības vadības izmaksas	–
1.1.1.	sliežu ceļu, civilās infrastruktūras un saistīto pastāvīgo ierīču un drošības objektu uzturēšana vilcienu pieņemšanas, caurlaišanas un aizlaišanas nodrošināšanai	bruto tonnu km (vispārējā gadījumā), vilcienu km (pieņemšanas un aizlaišanas sliežu ceļiem stacijās ar jaukta tipa kustību)
1.1.2.	elektroapgādes kabeļu līniju un elektroenerģijas sadales iekārtu uzturēšana vilcienu pieņemšanas, caurlaišanas un aizlaišanas nodrošināšanai	vilcienu km
1.1.3.	vilcienu pieņemšanas, caurlaišanas un aizlaišanas kustības vadības automātisko sistēmu pastāvīgo ierīču uzturēšana	vilcienu km
1.1.4.	pastāvīgo ierīču, kas ir nepieciešamas informācijas pārraidei un saziņas nodrošināšanai vilcienu pieņemšanas, caurlaišanas un aizlaišanas procesā, uzturēšana	vilcienu km
1.1.5.	vilcienu un vilces līdzekļu kustības organizēšana un koordinācijas procesa nodrošināšana	vilcienu km
1.1.6.	ēku un būvju, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa aktivitātes, uzturēšana	vilcienu km
1.1.7.	dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa, uzturēšanas un vilcienu kustības vadības vispārējās izmaksas	vilcienu km
1.2.	vispārējās izmaksas	–
1.2.1.	tiesību aktos nozares administrēšanai attiecināmās izmaksas	vilcienu km vai cita tiesību aktos paredzētā mērvienība
1.2.2.	infrastruktūras pārvaldītāja ar Dzelzceļa likuma 7. <sup>1</sup> panta astotajā daļā minētā regulatīvās iestādes lēmuma izpildi saistītās izmaksas	vilcienu km vai cita tiesību aktos paredzētā mērvienība
1.2.3.	infrastruktūras pārvaldītāja vispārējo izmaksu daļa, kas ar izmaksu attiecināšanas metodi ir attiecināta uz minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, pakalpojumu kategoriju	vilcienu km

Nr.	Aktivitāšu nodrošināšanas izmaksu grupas	Izmaksu virzītājs izmaksu sadalei pa pakalpojumu grupām
2.	<b>PI<sub>mez uztur</sub> – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības izmaksas</b>	–
2.1.	sliežu ceļu, civilās infrastruktūras un saistīto pastāvīgo ierīču un drošības objektu uzturēšana kravas vilcienu saformēšanas un izformēšanas, kā arī ritošā sastāva pārvietošanas iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem nodrošināšanai	kravu kustības nodrošināšanai
2.2.	elektroapgādes kabeļu līniju un elektroenerģijas sadales iekārtu uzturēšana kravas vilcienu saformēšanas un izformēšanas, kā arī ritošā sastāva pārvietošanas iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem nodrošināšanai	kravu kustības nodrošināšanai
2.3.	kravas vilcienu saformēšanas un izformēšanas, kā arī ritošā sastāva pārvietošanas iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem kustības vadības automātisko sistēmu pastāvīgo ierīču uzturēšana	kravu kustības nodrošināšanai
2.4.	pastāvīgo ierīču, kas ir nepieciešamas informācijas pārraidei un saziņas nodrošināšanai kravas vilcienu saformēšanas un izformēšanas, kā arī ritošā sastāva pārvietošanas iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem procesā, uzturēšana	kravu kustības nodrošināšanai
2.5.	ēku un būvju, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, aktivitātes uzturēšana	kravu kustības nodrošināšanai
2.6.	dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības vispārējās izmaksas	kravu kustības nodrošināšanai
3.	<b>PI<sub>atj</sub> – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, atjaunošanas izmaksas</b>	–
3.1.	sliežu ceļu, civilās infrastruktūras un saistīto pastāvīgo ierīču un drošības objektu atjaunošana	<b>KTI<sub>atj gr</sub></b> – bruto tonnu km <b>NI<sub>atj gr</sub></b> – vilcienu km
3.2.	elektroapgādes kabeļu līniju un elektroenerģijas sadales iekārtu atjaunošana	vilcienu km
3.3.	vilcienu kustības vadības automātisko sistēmu pastāvīgo ierīču atjaunošana	vilcienu km
3.4.	kravas vilcienu saformēšanas un izformēšanas, kā arī ritošā sastāva pārvietošanas iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem kustības vadības automātisko sistēmu pastāvīgo ierīču atjaunošana	kravu kustības nodrošināšanai
3.5.	pastāvīgo ierīču, kas ir nepieciešamas informācijas pārraidei un saziņai vilcienu kustības vadības procesā, atjaunošana	vilcienu km
3.6.	ēku un būvju, kas nodrošina minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, aktivitātes atjaunošana	vilcienu km
4.	<b>PI<sub>elektr</sub> – vilces elektroapgādes iekārtu izmaksas (elektr)</b>	–
4.1.	vilces elektroapgādes iekārtu uzturēšanas izmaksas	vilcieniem, kas izmanto elektrovilci
4.2.	vilces elektroapgādes iekārtu atjaunošanas izmaksas	vilcieniem, kas izmanto elektrovilci

1.42. Izteikt Noteikumu 3.pielikumu šādā redakcijā:

"3.pielikums

### Kritēriji tirgus segmentēšanai un uzcenojumu noteikšanai plānošanas periodam pēc 2019.gada 1.jūlija

I. Uz dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām balstīta segmentēšana un kritēriji

Maksas noteicējs nosaka vērtēšanas kritērijus, kas raksturo dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām konkrētā tirgus segmentā -  $C_s$ , izvērtējot pilno pakalpojumu izmaksu noviržu izmaiņu nozīmi, salīdzinot scenārijus, kur kāds no esošajiem tirgus segmentiem tiek sadalīts sīkākos segmentos vai tirgus segments sadalīts netiek:

$C_s = 0$ , ja atšķirīga kritērija ietekme nav konstatējama, vai

$$C_s = \Delta PI_{\text{param gr } s'} / \Delta PI_{\text{param gr } s''}, \text{ kur}$$

$\Delta PI_{\text{param gr } s'}$  un  $\Delta PI_{\text{param gr } s''}$  – pilno izmaksu izmaiņas potenciālajā pakalpojumu pāri, ja tas tiek sadalīts tirgus segmentos.

Kritērijs	Kritērija apzīmējums	Izvērtētais pakalpojumu pāris		Noteiktā kritērija vērtība
		Kritērija vērtēšanas pamatojums		
ietekme uz specializēto infrastruktūru	spec infra	specializētas dzelzceļa infrastruktūras izmantošana noteiktajam veidam	specializētas dzelzceļa infrastruktūras izmantošana noteiktajam veidam cita veida pārvadājumiem	$C_{\text{spec infra } s} = 0$
		infrastruktūras pārvaldītāja uzturēšanas, atjaunošanas vai ekspluatācijas izmaksu palielinājums		nav specializētas infrastruktūras
ietekme uz vilcienu kustības gada grafiku	vilc kust	kombinētie pārvadājumi	tieša vilcienu satiksme	$C_{\text{vilc kust } s} = 0$
		specifiskie vilcienu aizlaišanas vai pienākšanas laiki kombinēto pārvadājumu ietvaros palielina vilcienu kustības vadības izmaksas		nav reģistrētas koordinēšanas procedūras
ietekme uz dzelzceļa infrastruktūru	tehnisk norm	vilcienu tehniskās normas atbilst dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā norādītajām normām	vilcienu tehniskās normas neatbilst dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā norādītajām normām	$C_{\text{tehnisk norm } s} = 0$
		tehniskās normas ir atšķirīgas no dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā norādītajām un palielina/samazina infrastruktūras pārvaldītāja uzturēšanas, atjaunošanas vai ekspluatācijas izmaksas		vilcienu atšķirīgās tehniskās normas ir ņemtas vērā izmaksu attiecināšanā
ietekme uz vidi	vide	vilcieni, kas pārvadā bīstamās kravas	citi kravas vilcieni	$C_{\text{vide } s} = 0$
		pieteikumu iesniedzēju pārvadājumu rezultātā tiek radītas atšķirīgas vides aizsardzības un drošības izmaksas		nav secinātas atšķirīgas vides aizsardzības un drošības izmaksas
ietekme uz vilcienu satiksmi	tehnol norm	vilcieni, kuros visi vagoni tiek pārvadāti no viena punkta uz vienu galamērķi	vilcieni, kuros katrs vagonis ir viena kravas vienība un vagoni maršrutā tiek piekabināti un atkabināti	$C_{\text{tehnol norm } s} = 0$
		tehnoloģiskās normas ir atšķirīgas no dzelzceļa infrastruktūras vilcienu kustības grafikā norādītajām, kas palielina/samazina infrastruktūras pārvaldītāja uzturēšanas, atjaunošanas vai ekspluatācijas izmaksas		nav iesniegti pieteikumi ar atšķirīgām tehnoloģiskajām normām

## II. Uz dzelzceļa pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu balstīta segmentēšana un kritēriji

Maksas noteicējs nosaka vērtēšanas kritēriju, kas raksturo dzelzceļa pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu konkrētā tirgus segmentā –  $V_s$ , izvērtējot tādu pieteikumu iesniedzēja ienākumu noviržu izmaiņu nozīmi, kas pieteikumu iesniedzējam rodas atšķirīgas infrastruktūras pakalpojumu kvalitātes dēļ, salīdzinot scenārijus, kur kāds no esošajiem tirgus segmentiem tiek sadalīts sīkākos segmentos vai tirgus segments sadalīts netiek:

$V_s = 0$ , ja atšķirīga kritērija ietekme nav konstatējama, vai

$$V_s = \Delta I_{s \cdot} / \Delta I_{s \cdot \cdot}, \text{ kur}$$

$\Delta I_{s \cdot}$  un  $\Delta I_{s \cdot \cdot}$

– pieteikumu iesniedzēja ienākumu izmaiņas potenciālajā pakalpojumu pāri, kas rodas atšķirīgas infrastruktūras pakalpojumu kvalitātes dēļ, ja tas tiek sadalīts tirgus segmentos.

Kritērijs	Kritērija apzīmējums	Izvērtētais pakalpojumu pāris		Noteiktā kritērija vērtība
		Kritērija vērtēšanas pamatojums		
vilciena prioritāte	prior	iekšzemes pārvadājumi	starptautiskie pārvadājumi	$V_{\text{prior } s} = 0$
		pārvadājumu pakalpojumam piešķirtā prioritāte uzlabo sniegto pakalpojumu salīdzinājumā ar konkurējošiem transporta veidiem		nav reģistrētas vilcieni koordinācijas procedūras
pakalpojumu saņēmēju intensitāte	intens	pilsētas vai reģionālie pasažieru pārvadājumi	starpilsētu pasažieru pārvadājumi	$V_{\text{intens } s} = 0$
		vilciens šķērso dzelzceļa infrastruktūras posmus ar atšķirīgu pakalpojuma saņēmēju blīvumu (iedzīvotāju skaitu vai iekraušanas / izkraušanas apjomu)		nav konstatēts produktivitātes pieaugums
integrēts piedāvājums	integr pied	regulāri vilcieni satiksmes pakalpojumi	neregulāri pakalpojumi	$V_{\text{integr pied } s} = 0$
		pārvadājumu pakalpojumi tiek sniegti, ievērojot vienotus maksāšanas nosacījumus visā loģistikas pakalpojumu ķēdē		nav vienošanās par kopējām maksas shēmām

## III. Uz pieļaujamā infrastruktūras maksas uzcenojuma lieluma ietekmi uz gala pakalpojumu konkurētspēju balstīta segmentēšana un kritēriji

Maksas noteicējs nosaka optimālas dzelzceļa konkurētspējas vērtēšanas kritērijus konkrētā tirgus segmentā –  $S_s$ , izvēloties starp  $R_s$  un  $J_s$  vērtībām, ievērojot shēmas 8.punktā minēto plānošanas dokumentu un valsts transporta politikas mērķus un pamatojoties uz ekspertu vērtējumu saskaņā ar šādu kārtību:

1. maksas noteicējs ar rīkojumu nosaka ekspertu grupu, kurā iekļauj: vismaz trīs neatkarīgos ekspertus (piemēram, attiecīgās nozares asociāciju vai kompetentu zinātnisko iestāžu pārstāvjus) katram no esošajiem tirgus segmentiem un tādiem segmentiem, par kuriem shēmas 33.punkta kārtībā pieteikumu iesniedzēji vai infrastruktūras pārvaldītājs ir iesnieguši pierādījumus;

2. maksas noteicējs pieprasa no ekspertiem:

2.1.  $J_s$  vērtības vērtēšanai nepieciešamās prognozes – konkrētā tirgus segmenta potenciālo pārvadājumu apjomu, kas izteikts bruto tonnu kilometros;

2.2.  $R_s$  kritērija vērtības vērtēšanai nepieciešamās prognozes par šādiem konkurētspējas faktoriem:

2.2.1. shēmas 6.1.apakšpunktā minētās pakalpojumu grupas tirgus segmentos:

- summārais iedzīvotāju skaits apdzīvotajās pieturvietās maršrutā;
- apdzīvoto pieturvietu administratīvā nozīmība maršrutā;
- pasažieru pirktspēja;
- dzelzceļa pārvadājumu cenas salīdzinājumā ar citiem dzelzceļa pārvadātājiem maršrutā;
- dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma kvalitāte salīdzinājumā ar pārvadājumu cenu;

- nozares konkurence;
- savienojamība ar citiem transporta veidiem un/vai piekļuvi pasažieru galamērķim;
- citu transporta pakalpojumu sniedzēju mārketinga aktivitātes;
- citi faktori uz kuriem savos pierādījumos norāda pieteikumu iesniedzēji vai infrastruktūras pārvaldītājs;

2.2.2. shēmas 6.2.apakšpunktā minētās pakalpojumu grupas tirgus segmentos:

- kopējās kravu saņēmēju izmaksas (piedāvājot vērtēt maršrutu kopumā, ieskaitot citus piegādes ķēdes dalībniekus (ārvalstu dzelzceļu un iekšzemē saistīto transporta veidu izmaksas, ostu tarifi un jūras ceļu izmaksas));
- pārvadājumu laiks;
- nozares konkurence;
- pārvadājumu veidu konkurence;
- sadarbība starp loģistikas ķēdes dalībniekiem;
- pieprasījums pasaules tirgū pēc pārvadājamās produkcijas;
- politiskās attiecības;
- citu transporta pakalpojumu sniedzēju mārketinga aktivitātes;
- citi faktori uz kuriem savos pierādījumos norāda pieteikumu iesniedzēji vai infrastruktūras pārvaldītājs;

2.3.  $R_s$  vērtības konkurētspējas faktoros eksperti vērtē pēc divām pazīmēm – pārskata un plānošanas periodiem:

2.3.1. konkurētspējas faktora nozīmības vērtējums  $v_{ij}$  (j-tā eksperta i-tā kritērija nozīmības pakāpe) no 0 līdz 1 attiecībā uz 2.1.apakšpunktā minēto ekspertu sniegto potenciālo apjomu:

Tirgus segmenta konkurētspējas faktora nozīmības vērtējums		Skaidrojums
0,0	nenozīmīgs faktors	faktors neietekmē transporta pakalpojumu tirgus apstākļus attiecīgajā tirgus segmentā
0,1 līdz 0,9	būtisks faktors	faktors ietekmē transporta pakalpojumu tirgus apstākļus attiecīgajā tirgus segmentā – jo augstāks vērtējums, jo būtiskāka ietekme
1,0	tieša sakarība	faktors tiešā veidā ietekmē transporta pakalpojumu tirgus apstākļus attiecīgajā tirgus segmentā

2.3.2. konkurētspējas faktora attīstības vērtējums  $k_{ij}$  (j-tā eksperta i-tā kritērija attīstības vērtējums) no 0 līdz 1, attiecībā uz 2.1.apakšpunktā minēto ekspertu sniegto potenciālo apjomu:

Tirgus segmenta konkurētspējas faktora attīstības vērtējums		Skaidrojums
0,0		faktora attīstība attiecīgajā tirgus segmentā vērtējama kā maksimāli negatīva
0,1 līdz 0,9		faktora attīstība attiecīgajā tirgus segmentā ir salīdzināma ar konkurējošiem transporta veidiem un transporta koridoriem – jo augstāks vērtējums, jo pozitīvāka faktora attīstība sagaidāma
1,0		sagaidāmā faktora attīstība attiecīgajā tirgus segmentā vērtējama kā maksimāli pozitīva

3. maksas noteicējs veic ekspertu vērtējumu apkopojumu un datu ticamības pārbaudi un nosaka, vai kāda eksperta shēmas 3.pielikuma 2.1. vai 2.2.apakšpunktos minēto kritēriju vērtējums būtiski atšķiras no citu ekspertu viedokļa, tad ekspertam nosūta pieprasījumu pamatot savu viedokli. Maksas noteicējs var izslēgt kvalitatīvi vai statistiski nepamatotu eksperta viedokli;

4. pēc shēmas 3.pielikuma 3.punkta vērtējuma pārbaudes atlikušos vērtējumus sareizina ar attiecīgā faktora normalizēto nozīmības vērtējumu un iegūst normalizētās vidējās vērtības pārskata un plānošanas periodiem:

$$R_{\text{pārskats}} = ANP v_{ij} \text{pārskats} \times \bar{k}_{ij} \text{pārskats} / m_s, \text{ kur}$$

$ANP_{ij\text{ pārskats}}$  – normalizēts vidējais  $j$ -tā eksperta  $i$ -tā kritērija nozīmības vērtējums konkrētam segmentam pārskata periodā;

$\bar{k}_{ij\text{ pārskats}}$  – vidējais  $j$ -tā eksperta  $i$ -tā kritērija vērtējums konkrētam segmentam pārskata periodā;

$$R_{plāns} = ANP_{ij\text{ plāns}} \times \bar{k}_{ij\text{ plāns}} / m_s, \text{ kur}$$

$ANP_{ij\text{ plāns}}$  – normalizēts vidējais  $j$ -tā eksperta  $i$ -tā kritērija nozīmības vērtējums konkrētam segmentam plānošanas periodā;

$\bar{k}_{ij\text{ plāns}}$  – vidējais  $j$ -tā eksperta  $i$ -tā kritērija vērtējums konkrētam segmentam plānošanas periodā;

5.  $R_s$  vērtēšanas kritērija, kas raksturo pieļaujamā infrastruktūras maksas uzcenojuma lieluma ietekmi uz konkrētā tirgus segmenta gala pakalpojumu konkurētspēju, vērtību iegūst kā attiecību starp plānošanas un pārskata periodiem un tā norādīta šī pielikuma 9.punktā;

6. gadījumos, ja eksperti norāda uz potenciālu  $J_s$  vērtības pieaugumu kādā no segmentiem, tad maksas noteicējs potenciālajiem pieteikumu iesniedzējiem nosūta pieprasījumu novērtēt konkrētā tirgus segmenta pārvadājumu apjoma elastību atkarībā no potenciāli noteiktās infrastruktūras maksas kopējā maksājuma par 1 vilcienu km atbilstoši maksas noteicēja pieņēmumiem par vilcienu tehniskajiem parametriem, izklāstot tiem ekspertu apsvērumus:

Plānotais pārvadājumu apjoms atkarībā no noteiktās infrastruktūras maksas	$M_{s1} = Tl_s$	$M_{s2} = \dots$	$M_{s3} = \dots$	$M_{s4} = \dots$	$M_{s5} = Pl_s$
	maksa tiešo izmaksu līmenī	starpvērtību intervāls	starpvērtību intervāls	starpvērtību intervāls	maksa pilno izmaksu līmenī
$DR_{\text{param gr s}}$	<i>pieteikuma iesniedzēja elastības vērtējums</i>	<i>pieteikuma iesniedzēja elastības vērtējums</i>	<i>pieteikuma iesniedzēja elastības vērtējums</i>	<i>pieteikuma iesniedzēja elastības vērtējums</i>	<i>pieteikuma iesniedzēja elastības vērtējums</i>

7.  $J_s$  vērtību iegūst, to izvēloties atbilstoši maksimālajai potenciālā pārvadājumu apjoma un konkrētam tirgus segmentam noteiktās maksas reizinājuma ( $DR_{\text{param gr s}} \times M_s$ ) vērtībai;

8. nosakot kritēriju  $R_s$  un  $J_s$  vērtības, tās izsaka decimālskaitļos un noapaļo līdz 2 zīmēm aiz komata, un samazina līdz 1, ja tās pārsniedz šo vērtību;

9.  $R_s$  kritērija, kas raksturo pieļaujamā infrastruktūras maksas uzcenojuma lieluma ietekmi uz konkrētā tirgus segmenta gala pakalpojumu konkurētspēju, vērtējums un vērtēšanas gaita pārskata un plānošanas periodiem atspoguļota tabulās:

Salīdzināmie parametri	Konkurētspējas faktori								
	Summārais iedzīvotāju skaits apdzīvotajās pieturvietās maršrutā	Apdzīvoto pieturvietu administratīvā nozīmība maršrutā	Pasažieru pirktspēja	Dzelzceļa pārvadājumu cenas salīdzinājums ar citiem pārvadātājiem maršrutā	Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma kvalitāte salīdzinājumā ar pārvadājumu cenu	Nozares konkurence	Savienojamība ar citiem transporta veidiem un/vai piekļuvi pasažieru galamērķim	Citu transporta pakalpojumu sniedzēju mārketinga aktivitātes	
<b>Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu</b>									
normalizēta nozīmības vērtība	2018	0,17	0,09	0,15	0,15	0,15	0,09	0,15	0,05
	2019	0,16	0,09	0,14	0,15	0,15	0,08	0,16	0,06
attīstības vērtējums	2018	0,60	0,43	0,52	0,77	0,50	0,27	0,48	0,35
	2019	0,57	0,43	0,57	0,48	0,75	0,38	0,73	0,47
R = 0,52	2018	0,10	0,04	0,08	0,12	0,07	0,02	0,07	0,02
R = 0,57	2019	0,09	0,04	0,08	0,07	0,11	0,03	0,12	0,03
<b>R<sub>sab pak pas</sub> = 1,10</b>									
<b>Citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (t.i. komerciālie iekšzemes un starptautiskie pārvadājumi)</b>									
normalizēta nozīmības vērtība	2018	0,16	0,09	0,15	0,16	0,16	0,10	0,11	0,09
	2019	0,15	0,09	0,14	0,17	0,15	0,09	0,11	0,09
attīstības vērtējums	2018	0,63	0,46	0,61	0,61	0,49	0,30	0,56	0,33
	2019	0,59	0,46	0,61	0,64	0,53	0,36	0,73	0,41
R = 0,52	2018	0,10	0,04	0,09	0,10	0,08	0,03	0,06	0,03
R = 0,56	2019	0,09	0,04	0,09	0,11	0,08	0,03	0,08	0,04
<b>R<sub>citi pas</sub> = 1,08</b>									



Salīdzināmie parametri	Konkurētspējas faktori								
	Kopējās kravu saņēmēju izmaksas	Pārvadājumu laiks	Nozares konkurence	Pārvadājumu veidu konkurence	Sadarbība starp loģistikas ķēdes dalībniekiem	Pieprasījums pasaules tirgū pēc pārvadājamās produkcijas	Politiskās attiecības	Citu transporta pakalpojumu sniedzēju mārketinga aktivitātes	
<b>Iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem</b>									
normalizēta nozīmības vērtība	2018	0,18	0,12	0,09	0,15	0,13	0,15	0,09	0,08
	2019	0,17	0,12	0,10	0,15	0,14	0,15	0,09	0,08
attīstības vērtējums	2018	0,42	0,37	0,33	0,35	0,50	0,47	0,70	0,40
	2019	0,50	0,43	0,40	0,43	0,55	0,52	0,67	0,42
R = 0,44	2018	0,08	0,04	0,03	0,05	0,06	0,07	0,07	0,03
R = 0,49	2019	0,09	0,05	0,04	0,06	0,08	0,08	0,06	0,03
<b>R<sub>sviv krav</sub> = 1,11</b>									
<b>Iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem: regulāri pārvadājumi/neregulāri pārvadājumi</b>									
normalizēta nozīmības vērtība	regulāri	0,17	0,13	0,10	0,14	0,15	0,16	0,09	0,07
	neregulāri	0,18	0,11	0,10	0,15	0,13	0,16	0,09	0,08
attīstības vērtējums	regulāri	0,55	0,42	0,37	0,40	0,60	0,57	0,68	0,40
	neregulāri	0,50	0,47	0,47	0,43	0,53	0,52	0,62	0,40
R = 0,50	regulāri	0,09	0,05	0,03	0,06	0,09	0,09	0,06	0,03
R = 0,49	neregulāri	0,09	0,05	0,05	0,06	0,07	0,08	0,05	0,03
<b>R<sub>reg sviv krav</sub> = 1,14 R<sub>nereg sviv krav</sub> = 1,11</b>									
<b>Citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību (t.i. kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros)</b>									
normalizēta nozīmības vērtība	2018	0,18	0,12	0,11	0,13	0,15	0,13	0,09	0,09
	2019	0,18	0,13	0,11	0,12	0,15	0,13	0,08	0,09
attīstības vērtējums	2018	0,48	0,40	0,42	0,42	0,55	0,52	0,57	0,40
	2019	0,50	0,43	0,48	0,45	0,55	0,53	0,58	0,40
R = 0,47	2018	0,09	0,05	0,05	0,05	0,08	0,07	0,05	0,04
R = 0,49	2019	0,09	0,05	0,06	0,06	0,08	0,07	0,05	0,04
<b>R<sub>citi krav</sub> = 1,04</b>									
<b>Citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību: regulāri pārvadājumi/neregulāri pārvadājumi</b>									
normalizēta nozīmības vērtība	regulāri	0,18	0,15	0,12	0,10	0,15	0,14	0,08	0,09
	neregulāri	0,19	0,13	0,12	0,12	0,15	0,13	0,08	0,09
attīstības vērtējums	regulāri	0,53	0,47	0,45	0,37	0,53	0,57	0,55	0,33
	neregulāri	0,48	0,43	0,45	0,45	0,53	0,52	0,58	0,38
R = 0,49	regulāri	0,10	0,07	0,05	0,04	0,08	0,08	0,04	0,03
R = 0,48	neregulāri	0,09	0,06	0,05	0,05	0,08	0,07	0,05	0,03
<b>R<sub>reg citi krav</sub> = 1,04 R<sub>nereg citi krav</sub> = 1,02</b>									

1.43. Izteikt Noteikumu 5.pielikumu šādā redakcijā:

"5.pielikums

**Dzelzceļa pārvadājumu tirgus segmentu saraksts**

<b>Nr.</b>	<b>Tirgus segmenta nosaukums</b>	<b>Tirgus segmenta <sub>s</sub> apzīmējums</b>
1.	pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu	sab pak pas
2.	citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi	citi pas
3.	regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	reg sviv krav
4.	neregulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem	nereg sviv krav
5.	konteineru kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	kontein krav
6.	citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	citi krav

1.44. Izteikt Noteikumu 6.pielikumu šādā redakcijā:

"6.pielikums

### Maksas aprēķināšanas un maksāšanas noteikumi starptautiskajā 1520 kustībā

1. Maksas noteicējs vienības vidējās tiešās izmaksas  $TI_{1520}$  starptautiskajā 1520 kustībā aprēķina kā trīs parametru kombināciju:

1.1.  $TI_{ceļ\ uztur\ 1520}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, uzturēšanas, atjaunošanas un vilcienu kustības vadības vidējās tiešās izmaksas vienam nobrauktajam vilcienu kilometram plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā:

$$TI_{ceļ\ uztur\ 1520} = ( KTI_{ceļ\ uztur\ 1520} + KTI_{atj\ 1520} ) / DR_{ceļ\ uztur\ 1520}, \text{ kur}$$

$KTI_{ceļ\ uztur\ 1520}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, uzturēšanas un vilcienu kustības vadības kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā;

$KTI_{atj\ krav\ 1520}$  – dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā;

$DR_{ceļ\ uztur\ 1520}$  – vilcienu kilometru skaita darbības rādītājs plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā;

1.2.  $TI_{mez\ uztur\ 1520}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības vidējās tiešās izmaksas viena vilciena pārvadājumu nodrošināšanai plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā:

$$TI_{mez\ uztur\ 1520} = KTI_{mez\ uztur\ 1520} / DR_{mez\ uztur\ 1520}, \text{ kur}$$

$KTI_{mez\ uztur\ 1520}$  – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā;

$DR_{mez\ uztur\ 1520}$  – no valsts robežas šķērsošanas vietām<sup>7</sup> aizlaisto vilcienu divkāršota skaita (krauto vagonu aizvešanai un tukšo vagonu izvešanai) un tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā faktiski pieņemto vilcienu skaita darbības rādītājs plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā;

1.3. infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas tiešās izmaksas vienam iedalītajam vilcienu ceļam starptautiskajā 1520 kustībā  $TI_{bfv\ 1520}$  nosaka  $TI_{bfv\ krav}$  vērtības apmērā atbilstoši shēmas 26.punktā ietvertajiem nosacījumiem.

2. Maksas noteicējs dzelzceļa infrastruktūras kopējās tiešās izmaksas  $KTI_{param\ 1520}$  plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā katram no izmaksu parametriem  $ceļ\ uztur$ ,  $mez\ uztur$  un  $atj$  aprēķina kā šo parametru vidējo tiešo izmaksu reizinājumu ar attiecīgā parametra vilcienu kilometru, vagonu skaita un bruto tonnu kilometru darbības rādītāju starptautiskajā 1520 kustībā:

$$KTI_{ceļ\ uztur\ 1520} = TI_{ceļ\ uztur\ krav} \times DR_{ceļ\ uztur\ 1520} ;$$

$$KTI_{mez\ uztur\ 1520} = TI_{mez\ uztur} \times DR_{param\ 1520} ;$$

$$KTI_{atj\ 1520} = TI_{atj\ krav} \times DR_{atj\ 1520} .$$

<sup>7</sup> saskaņā ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja 2019./2020. gada tīkla pārskata 3.2.7. punktu valsts robežas šķērsošanas vietas ir Rēzeknes preču stacija uz valsts robežas ar Krievijas Federāciju un Daugavpils preču stacija uz valsts robežas ar Baltkrievijas Republiku (tikai attiecībā uz kravas vilcienā pārvietojamām precēm)

3. Pieteikumu iesniedzēji un infrastruktūras pārvaldītājs ne vēlāk kā četrus mēnešus pirms infrastruktūras maksas starptautiskajā 1520 kustībā publicēšanas termiņa, maksas noteicējam var iesniegt pierādījumus, un maksas noteicējs atbilstoši izvērtē nepieciešamību starptautiskās 1520 kustības pakalpojumu sīkākai sadalīšanai tirgus segmentos pēc pārvaldātajām kravām vai atbilstoši shēmas 3.pielikumā ietvertajiem kritērijiem, pamatojoties uz šādiem apsvērumiem:

3.1. spēkā esošo tirgus segmentu ietvaros plānošanas periodā paredzamajos tirgus apstākļos 3.pielikumā izklāstītie kritēriji nav līdzvērtīgi dažādiem dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas veidiem;

3.2. tirgus situācija neļauj segt spēkā esošo infrastruktūras maksu;

3.3. pastāv konkrēti tirgus segmenti, kuros dzelzceļa pārvaldītāji attiecīgajā brīdī nedarbojas, bet kuros tie var sniegt pakalpojumus plānošanas periodā.

4. Maksas palielinājumu starptautiskajā 1520 kustībā  $MP_{param\ 1520\ s}$  konkrētā tirgus segmentā  $s$  nosaka kā katra izmaksu parametra  $param$  starpības starp koriģētu konkrēta izmaksu parametra starptautiskajā 1520 kustībā pilno izmaksu vērtību  $PI_{param\ 1520\ '}$ , kurā infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanas izmaksas aizvietotas ar saprātīgas peļņas normu atbilstoši shēmas 35.1.apakšpunktā paredzētajam principam, un kopējām tiešajām izmaksām  $KTI_{param\ 1520}$ , dalījumu ar attiecīgā parametra starptautiskajā 1520 kustībā darbības rādītāju  $DR_{param\ 1520}$ , kas reizināts ar tirgus vērtējuma koeficientu  $mcb_{1520\ s}$ , kura kritērijus, ievērojot efektīvus, pārredzamus un nediskriminējošus principus, maksas noteicējs publicē savā mājaslapā internetā divus mēnešus pirms lēmuma pieņemšanas par infrastruktūras maksas aprēķināšanu starptautiskajā 1520 kustībā:

$$MP_{param\ 1520\ s} = ((PI_{param\ 1520\ '} - KTI_{param\ 1520}) / DR_{param\ 1520}) \times mcb_{1520\ s}, \text{ kur}$$

$PI_{param\ 1520\ '}$  – koriģēta konkrēta izmaksu parametra pilno izmaksu vērtība starptautiskajā 1520 kustībā, infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanas izmaksas aizvietojot ar saprātīgas peļņas normu atbilstoši shēmas 35.1.apakšpunktā paredzētajam principam;

$mcb_{1520\ s}$  – rādītājs, kas raksturo tirgus situācijā pieļaujamo maksas palielinājuma līmeni konkrētā tirgus segmentā starptautiskajā 1520 kustībā un kura lielumu nosaka kā maksimālo vērtību no vērtēšanas kritēriju  $C_{1520\ s}$ ,  $V_{1520\ s}$  un  $S_{1520\ s}$  vērtībām, kur

$C_{1520\ s}$  – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām konkrētā tirgus segmentā;

$V_{1520\ s}$  – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo pārvaldītāju sasniegto produktivitātes pieaugumu konkrētā tirgus segmentā;

$S_{1520\ s}$  – optimālas dzelzceļa konkurētspējas vērtēšanas kritērijs konkrētā tirgus segmentā.

5. Maksas noteicējs maksas lielumus katram maksas parametram  $param$  starptautiskajā 1520 kustībā konkrētam tirgus segmentam  $s$  aprēķina vidējo tiešo izmaksu vērtībai pievienojot katra parametra konkrētā tirgus segmenta  $s$  maksas palielinājumu:

$$M_{cej\ uztur\ 1520\ s} = TI_{cej\ uztur\ 1520} + MP_{cej\ uztur\ 1520\ s};$$

$$M_{mez\ uztur\ 1520\ s} = TI_{mez\ uztur\ 1520} + MP_{mez\ uztur\ 1520\ s}.$$

6. Maksas lielumu  $M_{mez\ uztur\ 1520\ s}$  sadala starp pārvaldītāju, kas veic pārvaldījumus pierobežas iecirkņos (Valsts robeža – Zilupe – Rēzekne, Valsts robeža – Kārsava – Rēzekne, Valsts robeža – Indra – Daugavpils) un pirmo pārvaldītāju, kas turpina kustību no Rēzeknes un Daugavpils stacijām, ievērojot proporciju, ko aprēķina kā attiecību starp pārskata perioda vilcienu kilometru skaita summu šajos pierobežas iecirkņos pret pārskata perioda vilcienu kilometru skaita summu pārējā infrastruktūras tīkla daļā starptautiskajā 1520 kustībā.

7. Maksu  $M_{\text{rezer bfv } 1520}$  par dzelzceļa infrastruktūras jaudas daļu, kas ir iedalīta jaudas sadales plānā, tostarp, ja tā netiek izmantota (rezervēšanas maksa), maksas noteicējs nosaka vērtības  $M_{\text{rezer bfv krav}}$  apmērā atbilstoši shēmas 47.punktā ietvertajiem nosacījumiem.

8. Kritēriji tirgus segmentēšanai un maksas palielinājuma noteikšanai plānošanas periodam pēc 2019.gada 1.jūlija:

8.1. uz dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām balstītas segmentēšanas kritēriji:

Maksas noteicējs nosaka vērtēšanas kritērijus, kas raksturo dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām konkrētā tirgus segmentā -  $C_s$ , izvērtējot pilno pakalpojumu izmaksu noviržu izmaiņu nozīmi, salīdzinot scenārijus, kur kāds no esošajiem tirgus segmentiem tiek sadalīts sīkākos segmentos vai tirgus segments sadalīts netiek:

$C_s = 0$ , ja atšķirīga kritērija ietekme nav konstatējama, vai

$$C_s = \Delta PI_{\text{param } 1520 s'} / \Delta PI_{\text{param } 1520 s''}, \text{ kur}$$

$\Delta PI_{\text{param } 1520 s'}$  un  $\Delta PI_{\text{param } 1520 s''}$  – pilno izmaksu izmaiņas potenciālajā pakalpojumu pāri, ja tas tiek sadalīts tirgus segmentos.

Kritērijs	Kritērija apzīmējums	Izvērtētais pakalpojumu pāris		Noteiktā kritērija vērtība
		Kritērija vērtēšanas pamatojums		
ietekme uz specializēto infrastruktūru	spec infra	specializētas dzelzceļa infrastruktūras izmantošana noteiktajam veidam	specializētas dzelzceļa infrastruktūras izmantošana noteiktajam veidam cita veida pārvadājumiem	$C_{\text{spec infra } s} = 0$
		infrastruktūras pārvaldītāja uzturēšanas, atjaunošanas vai ekspluatācijas izmaksu palielinājums		nav specializētas infrastruktūras
ietekme uz vilcienu kustības gada grafiku	vilc kust	kombinētie pārvadājumi	tieša vilcienu satiksme	$C_{\text{vilc kust } s} = 0$
		specifiskie vilcienu aizlaišanas vai pienākšanas laiki kombinēto pārvadājumu ietvaros palielina vilcienu kustības vadības izmaksas		nav reģistrētas koordinēšanas procedūras
ietekme uz dzelzceļa infrastruktūru	tehnisk norm	vilcienu tehniskās normas atbilst dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā norādītajām normām	vilcienu tehniskās normas neatbilst dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā norādītajām normām	$C_{\text{tehnisk norm } s} = 0$
		tehniskās normas ir atšķirīgas no dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā norādītajām un palielina/samazina infrastruktūras pārvaldītāja uzturēšanas, atjaunošanas vai ekspluatācijas izmaksas		vilcienu atšķirīgās tehniskās normas ir ņemtas vērā izmaksu attiecināšanā
ietekme uz vidi	vide	vilcieni, kas pārvadā bīstamās kravas	citi kravas vilcieni	$C_{\text{vide } s} = 0$
		pieteikumu iesniedzēju pārvadājumu rezultātā tiek radītas atšķirīgas vides aizsardzības un drošības izmaksas		nav secinātas atšķirīgas vides aizsardzības un drošības izmaksas
ietekme uz vilcienu satiksmi	tehnol norm	vilcieni, kuros visi vagoni tiek pārvadāti no viena punkta uz vienu galamērķi	vilcieni, kuros katrs vagonis ir viena kravas vienība un vagoni maršrutā tiek piekabināti un atkabināti	$C_{\text{tehnol norm } s} = 0$
		tehnoloģiskās normas ir atšķirīgas no dzelzceļa infrastruktūras vilcienu kustības grafikā norādītajām, kas palielina/samazina infrastruktūras pārvaldītāja uzturēšanas, atjaunošanas vai ekspluatācijas izmaksas		nav iesniegti pieteikumi ar atšķirīgām tehnoloģiskajām normām

8.2. uz dzelzceļa pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu balstītas segmentēšanas kritēriji:

Maksas noteicējs nosaka vērtēšanas kritēriju, kas raksturo dzelzceļa pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu konkrētā tirgus segmentā –  $V_s$ , izvērtējot tādu pieteikumu iesniedzēja ienākumu noviržu izmaiņu nozīmi, kas pieteikumu iesniedzējam rodas atšķirīgas infrastruktūras pakalpojumu kvalitātes dēļ, salīdzinot scenārijus, kur kāds no esošajiem tirgus segmentiem tiek sadalīts sīkākos segmentos vai tirgus segments sadalīts netiek:

$V_s = 0$ , ja atšķirīga kritērija ietekme nav konstatējama, vai

$$V_s = \Delta I_{s'} / \Delta I_{s''}, \text{ kur}$$

$\Delta I_{s'}$  un  $\Delta I_{s''}$  – pieteikumu iesniedzēja ienākumu izmaiņas potenciālajā pakalpojumu pāri, kas rodas atšķirīgas infrastruktūras pakalpojumu kvalitātes dēļ, ja tas tiek sadalīts tirgus segmentos.

Kritērijs	Kritērija apzīmējums	Izvērtētais pakalpojumu pāris		Noteiktā kritērija vērtība
		Kritērija vērtēšanas pamatojums		
integrēts piedāvājums	integr pied	regulāri vilcienu satiksmes pakalpojumi	neregulāri pakalpojumi	$V_{\text{integr pied } s} = 0$
		pārvadājumu pakalpojumi tiek sniegti, ievērojot vienotus maksāšanas nosacījumus visā loģistikas pakalpojumu ķēdē		nav vienošanās par kopējām maksas shēmām

8.3. uz pieļaujamā infrastruktūras maksas palielinājuma lieluma ietekmi uz gala pakalpojumu konkurētspēju balstītas segmentēšanas kritēriju vērtības:

Salīdzināmie parametri		Konkurētspējas faktori							
		Kopējās kravu saņēmēju izmaksas	Pārvadājumu laiks	Nozares konkurence	Pārvadājumu veidu konkurence	Sadarbība starp loģistikas ķēdes dalībniekiem	Pieprasījums pasaules tirgū pēc pārvadājamas produkcijas	Politiskās attiecības	Citu transporta pakalpojumu sniedzēju mārketiņa aktivitātes
<b>Starptautiskā 1520 kustība</b>									
normalizēta nozīmības vērtība	2018	0,16	0,12	0,10	0,10	0,14	0,14	0,16	0,08
	2019	0,16	0,12	0,11	0,10	0,14	0,14	0,15	0,08
attīstības vērtējums	2018	0,78	0,58	0,62	0,65	0,75	0,67	0,68	0,57
	2019	0,78	0,60	0,67	0,67	0,75	0,72	0,75	0,57
R = 0,68	2018	0,13	0,07	0,06	0,07	0,10	0,10	0,11	0,04
R = 0,70	2019	0,12	0,07	0,07	0,07	0,11	0,10	0,11	0,04
<b>R<sub>1520</sub> = 1,03</b>									
<b>Starptautiskā 1520 kustība: regulāri pārvadājumi/neregulāri pārvadājumi/vieglsvara pārvadājumi</b>									
normalizēta nozīmības vērtība	regulāri	0,16	0,13	0,10	0,11	0,14	0,14	0,14	0,08
	neregulāri	0,14	0,12	0,11	0,10	0,14	0,15	0,17	0,07
	vieglsvara	0,16	0,13	0,10	0,10	0,14	0,14	0,15	0,08
attīstības vērtējums	regulāri	0,77	0,70	0,65	0,65	0,77	0,75	0,73	0,53
	neregulāri	0,75	0,57	0,67	0,67	0,70	0,70	0,73	0,50
	vieglsvara	0,73	0,57	0,60	0,60	0,70	0,68	0,72	0,50
R = 0,71	regulāri	0,12	0,09	0,07	0,07	0,11	0,10	0,10	0,04
R = 0,68	neregulāri	0,11	0,07	0,07	0,07	0,09	0,11	0,12	0,03
R = 0,65	vieglsvara	0,11	0,07	0,06	0,06	0,10	0,09	0,11	0,04
<b>R<sub>reg 1520</sub> = 1,04</b>									
<b>R<sub>nereg 1520</sub> = 1,00</b>									
<b>R<sub>vieglsv 1520</sub> = 0,96</b>									

9. Maksas noteicējs maksas palielinājuma lielumus **MP** param<sub>1520 s</sub> starptautiskajā 1520 kustībā piemēro šādos tirgus segmentos:

Nr.	Tirgus segmenta nosaukums	Tirgus segmenta <sub>s</sub> apzīmējums
1.	Regulāras satiksmes kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	reg 1520
2.	Citi kravu pārvadājumu pakalpojumi starptautiskajā 1520 kustībā	citi 1520

10. Maksas noteicējs ir konstatējis potenciālu tirgus segmentu (vieglsvara kravu pārvadājumu pakalpojumi starptautiskajā 1520 kustībā, izmantojot iepriekš rezervētus pāra vilcienu ceļus – vieglsv<sub>1520</sub>)<sup>8</sup> starptautiskajā 1520 kustībā citi<sub>1520</sub> tirgus segmenta sastāvā ar atšķirīgu konkurētspējas vērtēšanas kritērija **R<sub>s</sub>** vērtību, kuram atšķirīgs maksas palielinājuma lielums var tikt noteikts, ja jaudas sadalītajam tiek iesniegts pieteikuma iesniedzēja iesniegums pāra vilcienu ceļu iedalīšanai un

<sup>8</sup> Pilnsastāva vilcieniem (vismaz 54 vagoni), kuros katra vagona maksimālais neto svars nepārsniedz 23 tonnas

atbilstoši tiek veikta kritēriju  $C_s$  un  $V_s$  vērtību noteikšana, līdz tam šāda veida pakalpojumus saglabājot kā  $c_{iti\ 1520}$  tirgus segmenta sastāvdaļu un piemērojot tiem  $c_{iti\ 1520}$  noteikto maksas palielinājuma lielumu  $MP_{param\ 1520\ c_{iti\ 1520}}$ .

11. Vispārējā gadījumā maksāšanas noteikumi starptautiskajā 1520 kustībā tiek piemēroti atbilstoši maksas iekasēšanas shēmā ietvertajiem nosacījumiem, terciāros indeksus  $krav$  vai  $gr$  dzelzceļa pārvadātāju, pieteikumu iesniedzēju un atsevišķu tehnoloģisko procesu veicēju veicamo maksājumu lielumu rādītājiem aizvietojo ar indeksu  $1520$ , izņemot maksas iekasēšanas shēmas 6.punktā minēto maksājumu, ko nosaka atbilstoši shēmas 6.pielikuma 12.punktam.

12. Maksājumu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu starptautiskās 1520 kustības nodrošināšanai, kurā ietilpst visa dzelzceļa infrastruktūra, kas nodrošina vilcienu pieņemšanu, caurlaišanu un aizlaišanu, kā arī piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, kurās notiek kravas vilcienu saformēšana un izformēšana, un ritošā sastāva pārvietošana iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem, infrastruktūras pārvaldītājs piemēro saskaņā ar šādu formulu:

$$KM_{1520\ s} = M_{cej\ uztur\ 1520\ s} \times DR_{cej\ uztur\ 1520\ s} + M_{mez\ uztur\ 1520\ s} \times DR_{mez\ uztur\ 1520\ s} + N, \text{ kur}$$

- KM**<sub>1520 s</sub> – dzelzceļa pārvadātāja veicamais maksājums par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā (*euro*);
- M**<sub>cej uztur 1520 s</sub> – maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas, kustības vadības un atjaunošanas maksas parametra maksas lielums par minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa, kurā ietilpst visa dzelzceļa infrastruktūra, kas nodrošina vilcienu pieņemšanu, caurlaišanu un aizlaišanu, un par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, kurās notiek kravas vilcienu saformēšana un izformēšana, un ritošā sastāva pārvietošana iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem, nodrošināšanu konkrētam tirgus segmentam starptautiskajā 1520 kustībā (*euro* par vienu vilciena kilometru, bez pievienotās vērtības nodokļa);
- DR**<sub>cej uztur 1520 s</sub> – attiecīgajā norēķinu periodā ar dzelzceļa pārvadātāja kravas vilcieniem starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā faktiski nobrauktie vilcienu kilometri;
- M**<sub>mez uztur 1520 s</sub> – maksas noteicēja noteikts uzturēšanas un kustības vadības maksas parametra maksas lielums par piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, kurās notiek kravas vilcienu saformēšana un izformēšana, un ritošā sastāva pārvietošana iekraušanai, izkraušanai vai uz saistītiem pievedceļiem, nodrošināšanu konkrētam tirgus segmentam starptautiskajā 1520 kustībā (*euro* par vienu vagonu, bez pievienotās vērtības nodokļa);
- DR**<sub>mez uztur 1520 s</sub> – attiecīgajā norēķinu periodā ar dzelzceļa pārvadātāja kravas vilcieniem starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā no valsts robežas šķērsošanas vietām<sup>9</sup> faktiski aizlaisto vilcienu divkārtots skaits (krauto vagonu aizvešanai un tukšo vagonu izvešanai) un tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā faktiski pieņemto vilcienu skaits;
- N** – nodevas un nodokļi, kurus dzelzceļa pārvadātājs maksā saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem tiesību aktiem (*euro*).";

<sup>9</sup> saskaņā ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja 2019./2020. gada tīkla pārskata 3.2.7. punktu valsts robežas šķērsošanas vietas ir Rēzeknes preču stacija uz valsts robežas ar Krievijas Federāciju un Daugavpils preču stacija uz valsts robežas ar Baltkrievijas Republiku (tikai attiecībā uz kravas vilcienā pārvietojamām precēm)



1.45. Izteikt Noteikumu 7.pielikumu šādā redakcijā:

"7.pielikums

### Shēmā lietoto apzīmējumu metode

1. Izmaksu un to noviržu rādītāju apzīmēšanai shēmā lietoti šādi apzīmējumi:

1.1. **PI** – infrastruktūras pārvaldītāja pilnās izmaksas: dzelzceļa infrastruktūras pilnās izmaksas, kas ir nepieciešamas vienotu piekļuves tiesību nodrošināšanai visā dzelzceļa infrastruktūrā un kuras infrastruktūras pārvaldītājs atbilstoši izmaksu attiecināšanas metodei no visām savām kopējām izmaksām attiecina dažādām dzelzceļa pārvadātājiem sniedzamām pakalpojumu kategorijām minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām, nodrošināšanai;

1.2. **PI'** – korigēta **PI** vērtība, infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanas izmaksas aizvietojo ar saprātīgas peļņas normu atbilstoši shēmas 35.1.apakšpunktā noteiktajam;

1.3. **ΔPI** – pilno izmaksu izmaiņas attiecīgajā plānošanas periodā, ko rada diferenciācijas instrumenta piemērošana vai tirgus segmenta sadalīšana;

1.4. **NI** – infrastruktūras pārvaldītāja neattiecināmās izmaksas: dzelzceļa infrastruktūras neattiecināmās izmaksas Regulas izpratnē, ievērojot shēmas 17.punktā izklāstītos skaidrojumus;

1.5. **KTI** – infrastruktūras pārvaldītāja tiešās izmaksas: dzelzceļa infrastruktūras kopējās tiešās izmaksas Regulas izpratnē;

1.6. **TI** – vienības vidējās tiešās izmaksas;

1.7. **F** – dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas izmaksas jeb infrastruktūras pārvaldītāja faktiskās izmaksas finanšu līdzekļu piesaistei (procentu maksājumi), kā arī izmaksas, kas saistītas ar valūtas kursa svārstību radītajiem zaudējumiem;

1.8. detalizējot izmaksu un to noviržu apzīmējumus, tiem noteiktā secībā piešķir indeksus (skat. 1.piemēru):

1.8.1. ar primāro indeksu norāda piemērojamā diferenciācijas instrumenta apzīmējumu (norāda tikai **ΔPI** rādītājam):

**pārslodz** – ar jaudas palielināšanas plānu saistītais diferenciācijas instruments;

**infpr** – konkrētu ieguldījumu projektu diferenciācijas instruments;

citiem izmaksu rādītājiem primāro indeksu nepielieto;

1.8.2. ar sekundāro indeksu norāda izmaksu parametra apzīmējumu atbilstoši shēmas 1.pielikumā norādītajām aktivitātēm un būtisko funkciju veicēja aktivitātei:

**cej uztur** – dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadība;

**mez uztur** – dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšana un kustības vadība;

**atj** – dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana;

**elektr** – dzelzceļa infrastruktūras vilces elektroapgādes iekārtu uzturēšana un atjaunošana;

**bftv** – infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšana;

**param** – jebkurš no iepriekšminētajiem izmaksu parametriem;

1.8.3. ar terciāro indeksu norāda shēmas 6.1. vai 6.2.apakšpunktā minētās attiecīgās pakalpojumu grupas vai starptautiskās 1520 kustības apzīmējumu:

**pas** – pasažieru kustības nodrošināšanai atbilstoši shēmas 6.1.apakšpunktam;

**krav** – kravu kustības nodrošināšanai atbilstoši shēmas 6.2.apakšpunktam;

1520 – starptautiskās 1520 kustības nodrošināšanai;

gr – jebkurai no iepriekš minētajām pakalpojumu grupām.

### **1.piemērs:**

**NI** <sub>cej uztur krav</sub> – dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības neattiecināmās izmaksas (NI) kravu kustības nodrošināšanai

**ΔPI** <sub>infpr ceļ uztur krav</sub> – dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības pilno izmaksu izmaiņas, kas saistītas ar konkrētu ieguldījumu projektu kravu kustībā

2. Darbības rādītāju un to noviržu apzīmēšanai shēmā lietoti šādi apzīmējumi:

2.1. **DR** – darbības rādītājs;

2.2. **ΔDR** – darbības rādītāja izmaiņas, ko rada diferenciācijas instrumenta piemērošana;

2.3. detalizējot darbības rādītāju un to noviržu apzīmējumus, tiem noteiktā secībā piešķir indeksus (skat. 2.piemēru):

2.3.1. ar primāro indeksu norāda piemērojamā diferenciācijas instrumenta, kas rada darbības rādītāja izmaiņas, apzīmējumu:

**pārslozd** – infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmā;

**infpr** – infrastruktūras daļā, kur tiek realizēts konkrētais ieguldījumu projekts;

**opt nosl** – tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides piemērošanas rezultātā;

citiem darbības rādītājiem primāro indeksu nepielieto;

2.3.2. ar sekundāro indeksu norāda saistītā izmaksu parametra, ko raksturo darbības rādītājs, apzīmējumu atbilstoši shēmas 1.pielikumā norādītajām aktivitātēm un būtisko funkciju veicēja aktivitātei:

**cej uztur** – vilcienu kilometru darbības rādītājam dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības izmaksu virzīšanai;

**mez uztur** – dzelzceļa satiksmē izmantoto vagonu skaita darbības rādītājam dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības izmaksu virzīšanai;

**atj** – bruto tonnu kilometru darbības rādītājam dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas izmaksu virzīšanai;

**elektr** – vilcienu kilometru darbības rādītājam vilcieniem, kas izmanto elektrovilci, dzelzceļa infrastruktūras vilces elektroapgādes iekārtu izmantošanas uzturēšanas un atjaunošanas izmaksu virzīšanai;

**bfv** – iedalīto vilcienu ceļu skaita darbības rādītājam infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas izmaksu virzīšanai;

**param** – jebkurai no iepriekšminētajiem parametriem;

2.3.3. ar terciāro indeksu norāda shēmas 6.1. vai 6.2.apakšpunktā minētās attiecīgās pakalpojumu grupas vai starptautiskās 1520 kustības, kuru raksturo darbības rādītājs, apzīmējumu:

**pas** – pasažieru kustības nodrošināšanai atbilstoši shēmas 6.1.apakšpunktam;

**krav** – kravu kustības nodrošināšanai atbilstoši shēmas 6.2.apakšpunktam;

1520 – starptautiskās 1520 kustības nodrošināšanai;

gr – jebkurai no iepriekš minētajām pakalpojumu grupām.

## **2.piemērs:**

**DR** ceļ uztur krav – vilcienu kilometru darbības rādītājs dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības izmaksu kravu kustībā virzīšanai

**DR** pārslodz ceļ uztur krav – vilcienu kilometru darbības rādītājs dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības izmaksu kravu kustībā virzīšanai konkrētā infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmā

3. Infrastruktūras maksas, maksas uzcenojumu, maksas palielinājumu un diferencētas maksas apzīmēšanai shēmā lietoti šādi apzīmējumi:

3.1. **M** – maksas noteicēja noteikts maksas lielums;

3.2. **MU** – maksas noteicēja noteikts maksas uzcenojuma lielums;

3.3. **MP** – maksas noteicēja noteikts maksas palielinājuma lielums starptautiskajā 1520 kustībā;

3.4. **A** – maksas noteicēja noteikts atlaides apmērs;

3.5. detalizējot infrastruktūras maksas, maksas uzcenojumu, maksas palielinājumu un diferencētas maksas apzīmējumus, tiem noteiktā secībā piešķir indeksus (skat. 3.piemēru):

3.5.1. ar primāro indeksu norāda piemērojamā diferenciācijas instrumenta, kura ietekmē mainās maksas lielums, apzīmējumu, piemēram:

pārslodz – pārslodzes maksa;

vide – vides maksa;

infpr – projektu maksa;

sankc/komp/prēm – sankcijas (par rīcību, kas rada traucējumus dzelzceļa infrastruktūras darbībai), kompensācijas un prēmijas (maksas samazinājums pieteikumu iesniedzējiem) tīkla darbības uzlabošanas shēmas izpratnē;

tehpr – maksa par jaudu, kas izmantota tehnoloģisko procesu nodrošināšanai;

rezer – maksa par dzelzceļa infrastruktūras jaudas daļu, kas ir iedalīta jaudas sadales plānā, tostarp, ja tā netiek izmantota (rezervēšanas maksa);

apj – apjoma atlaide;

opt nosl – tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide;

citiem maksas, maksas uzcenojumu, maksas palielinājumu un diferencētas maksas apzīmējumiem primāro indeksu nepielieto;

3.5.2. ar sekundāro indeksu norāda saistītā izmaksu parametra, uz kuru attiecas maksa, maksas uzcenojums, maksas palielinājums vai diferencēta maksa, apzīmējumu atbilstoši shēmas 1.pielikumā norādītajām aktivitātēm un būtisko funkciju veicēja aktivitātei:

ceļ uztur – maksai, maksas uzcenojumam, maksas palielinājumam vai diferencētai maksai par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un kustības vadību;

mez uztur – maksai, maksas uzcenojumam, maksas palielinājumam vai diferencētai maksai par dzelzceļa infrastruktūru, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanu un kustības vadību;

atj – maksai, maksas uzcenojumam, maksas palielinājumam vai diferencētai maksai par dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanu;

**elektr** – maksai, maksas uzcenojumam vai diferencētai maksai par dzelzceļa infrastruktūras vilces elektroapgādes iekārtu izmantošanas uzturēšanu un atjaunošanu;

**bfv** – maksai vai diferencētai maksai par infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanu;

**param** – jebkura iepriekšminētā parametra maksai, maksas uzcenojumam, maksas palielinājumam vai diferencētai maksai;

3.5.3. ar terciāro indeksu norāda shēmas 6.1. vai 6.2.apakšpunktā minētās attiecīgās pakalpojumu grupas vai starptautiskās 1520 kustības, uz kuru attiecas infrastruktūras maksa, maksas uzcenojums, maksas palielinājums vai diferencēta maksa, apzīmējumu:

**pas** – pasažieru kustības nodrošināšanai atbilstoši shēmas 6.1.apakšpunktam;

**krav** – kravu kustības nodrošināšanai atbilstoši shēmas 6.2.apakšpunktam;

**1520** – starptautiskās 1520 kustības nodrošināšanai;

**gr** – jebkurai no iepriekš minētajām pakalpojumu grupām;

3.5.4. ar kvartāro indeksu norāda shēmas 5.pielikumā minēto tirgus segmentu, uz kuru attiecas infrastruktūras maksa, maksas uzcenojums, maksas palielinājums vai diferencēta maksa, atbilstošo apzīmējumu:

**sab pak pas** – pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu

**citi pas** – citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi;

**reg sviv krav** – regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;

**nereg sviv krav** – neregulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem;

**kontein krav** – konteineru kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;

**citi krav** – citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;

**s 1520** – jebkurš no segmentiem starptautiskajā 1520 kustībā;

**s** – jebkurš no iepriekš minētajiem vai jaunizveidots tirgus segments.

### **3.piemērs:**

**M<sub>ceļ uztur krav s</sub>** – maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības maksas parametra maksas lielums konkrētā tirgus segmentā kravu kustībā

**A<sub>apj atj pas sab pak pas</sub>** – maksas noteicēja noteikts apjoma atlaides apmērs dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas parametra maksai pasažieru kustībā pakalpojumu, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tirgus segmentā

4. Infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas normas aprēķināšanai paredzēto rādītāju apzīmēšanai shēmā lietoti šādi apzīmējumi:

4.1. **P** – infrastruktūras pārvaldītāja peļņas norma;

4.2. **RAB** – infrastruktūras pārvaldītāja aktīvu reģistra vērtība;

4.3. **wacc** – infrastruktūras pārvaldītāja vidējā svērtā kapitāla atdeves likme procentos;

4.4. **r<sub>e</sub>** – pašu kapitāla atdeves likme;

4.5.  $r_f$  – bezriska likme – Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) grupas augstākā kredītreitinga valstu vidējā aritmētiskā valsts ilgtermiņa vērtspapīru procentu likme, izmantojot jaunāko publicēto OECD pārskatu par valstu ilgtermiņa valdības obligāciju likmēm;

4.6.  $r_c$  – riska prēmija, kas ietver valsts un nozares riska novērtējumu;

4.7.  $r_d$  – faktiskā infrastruktūras pārvaldītāja pārskata perioda vidējā svērtā ilgtermiņa kredītu likme;

4.8.  $E$  – pašu kapitāla vērtība pārskata perioda beigās;

4.9.  $D$  – aizņemtā kapitāla vērtība pārskata perioda beigās;

4.10. detalizējot infrastruktūras maksas, maksas uzcenojumu, maksas palielinājumu un diferencētas maksas apzīmējumus, tiem noteiktajā secībā piešķir indeksus (skat. ceturto piemēru):

4.10.1. ar primāro indeksu norāda izmaksu parametru, uz kuru attiecas piemērotā saprātīgas peļņas norma, apzīmējumu atbilstoši shēmas 1.pielikumā norādītajām aktivitātēm un būtisko funkciju veicēja aktivitātei:

$ceļ\ uztur$  – infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas normai dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības izmaksu parametram;

$mez\ uztur$  – infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas normai dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības izmaksu parametram;

$atj$  – infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas normai dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas izmaksu parametram;

$elektr$  – infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas normai dzelzceļa infrastruktūras vilces elektroapgādes iekārtu izmantošanas uzturēšanas un atjaunošanas izmaksu parametram;

$bfv$  – būtisko funkciju veicēja saprātīgas peļņas normai infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas izmaksu parametram;

$param$  – infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas normai jebkuram no iepriekšminētajiem parametriem;

4.10.2. ar sekundāro indeksu norāda shēmas 6.1. vai 6.2.apakšpunktā minētās attiecīgās pakalpojumu grupas vai starptautiskās 1520 kustības, uz kuru attiecas infrastruktūras pārvaldītāja saprātīgas peļņas norma, apzīmējumu:

$pas$  – pasažieru kustības nodrošināšanai atbilstoši shēmas 6.1.apakšpunktam;

$krav$  – kravu kustības nodrošināšanai atbilstoši shēmas 6.2.apakšpunktam;

$1520$  – starptautiskās 1520 kustības nodrošināšanai;

$gr$  – jebkurai no iepriekš minētajām pakalpojumu grupām.

#### **4.piemērs:**

**P**  $ceļ\ uztur\ krav$  – peļņas norma dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības maksas parametram kravu kustībā

5. Tirgus situācijā pieļaujamā maksas uzcenojuma un maksas palielinājuma līmeņa rādītāju apzīmēšanai shēmā lietoti šādi apzīmējumi:

5.1. **mcb** – rādītājs, kas raksturo tirgus situācijā pieļaujamo maksas uzcenojuma vai maksas palielinājuma līmeni konkrētā tirgus segmentā un kura lielumu nosaka kā maksimālo vērtību no vērtēšanas kritēriju **C**, **V** un **S** vērtībām;

5.2. **C** – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras izmaksām konkrētā tirgus segmentā;

5.3. **V** – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu konkrētā tirgus segmentā;

5.4. **S** – optimālas dzelzceļa konkurētspējas vērtēšanas kritērijs konkrētā tirgus segmentā, kas sastāv no kritērijiem **J** un **R**;

5.5. **J** – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo pieprasījumu pēc dzelzceļa infrastruktūras jaudas konkrētā tirgus segmentā;

5.6. **R** – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo pieļaujamā infrastruktūras maksas uzcenojuma un maksas palielinājuma lieluma ietekmi uz konkrētā tirgus segmenta gala pakalpojumu konkurētspēju;

5.7. detalizējot rādītājus, kas raksturo tirgus situācijā pieļaujamo maksas uzcenojuma vai maksas palielinājuma līmeni, tiem noteiktā secībā piešķir indeksus:

5.7.1. ar primāro indeksu, ja tas ir nepieciešams, norāda attiecīgo pārskata vai plānošanas periodu, uz kuru attiecas vērtēšanas kritērijs;

5.7.2. ar sekundāro indeksu norāda tirgus segmentēšanas vērtēšanas kritērija apzīmējumu atbilstoši shēmas 3.pielikumam:

*spec infra* – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo ietekmi uz specializēto infrastruktūru;

*vilc kust* – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo ietekmi uz vilcienu kustības gada grafiku;

*tehnisk norm* – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūru;

*vide* – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo ietekmi uz vidi;

*tehnol norm* – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo ietekmi uz vilcienu satiksmi;

*prior* – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo vilciena prioritāti;

*intens* – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo pakalpojumu saņēmēju intensitāti;

*integr pied* – vērtēšanas kritērijs, kas raksturo integrētu piedāvājumu;

5.7.3. ar terciāro indeksu norāda shēmas 5.pielikumā minēto tirgus segmentu, uz kuru attiecas vērtēšanas kritērijs, apzīmējumu:

*sab pak pas* – pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu;

*citi pas* – citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi;

*reg sviv krav* – regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;

*nereg sviv krav* – neregulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem;

*kontein krav* – konteineru kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;

*citi krav* – citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;

*s 1520* – jebkurš no segmentiem starptautiskajā 1520 kustībā;

*s* – jebkurš no iepriekš minētajiem vai jaunizveidots tirgus segments.

6. Publicēšanas termiņi shēmā ir norādīti, kā laika novirze no tīkla pārskata publicēšanas termiņa (skat. 5.piemēru), izmantojot šādus apzīmējumus:

- 6.1. **X** – tīkla pārskata publicēšanas termiņš;
- 6.2. **± n m** – novirze no tīkla pārskata publicēšanas termiņa mēnešos, kur n – mēnešu skaits;
- 6.3. **± z d** – novirze no tīkla pārskata publicēšanas termiņa dienās, kur z – dienu skaits.

#### **5.piemērs:**

**X - 4m** – četri mēneši pirms dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata publicēšanas termiņa

7. Shēmā var tikt lietoti arī citi apzīmējumi, ja to atšifrējums ir ietverts shēmas pamattekstā.";

1.46. Papildināt Noteikumus ar 8.pielikumu šādā redakcijā:

"8.pielikums

#### **Būtisko funkciju veikšanas izmaksu attiecināšanas kārtības principi**

1. Infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja izmaksu uzskaitē un attiecināšana uz konkrētām shēmas 6.1. vai 6.2.apakšpunktā minētajām pakalpojumu grupām tiek veikta uzņēmuma resursu pārvaldības sistēmā (SAP).

2. Izmaksas tiek uzskaitītas pa izmaksu centriem un citiem izmaksu uzkrāšanas objektiem tā, lai izmaksas varētu attiecināt uz shēmas 6.1. vai 6.2.apakšpunktā minētajām pakalpojumu grupām.

3. Izmaksu uzskaitē tiek veikta, ievērojot prasības attiecībā uz tiešajām un neattiecināmajām izmaksām Regulas izpratnē.

4. Pakalpojuma izmaksas tiek aprēķinātas, izmantojot plānošanas perioda infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja budžeta finanšu datus, kā arī tā informāciju par pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju pieteikto pakalpojuma apjomu un tiem iedalīto, kā arī faktiski izmantoto vilcienu ceļu skaitu.

5. Izmaksu attiecināšanai uz shēmas 6.1. vai 6.2.apakšpunktā minētajām pakalpojumu grupām no primārās uzskaites sistēmas tiek izmantotas pamatdarbības izmaksas, kas tiek iedalītas ražošanas un vispārējās izmaksās:

5.1. ražošanas izmaksās iekļauj izmaksas, kas saistītas ar reģionālo jaudas sadales centru darbības nodrošināšanu. Ražošanas izmaksu pirmatnējā uzskaitē ražošanas izmaksas tiek attiecinātas tieši uz kravu kustības pakalpojumu grupu;

5.2. vispārējās izmaksās ir iekļautas izmaksas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales procesa nodrošināšanai, kā arī izmaksas lēmumu pieņemšanai par infrastruktūras maksām un lēmumu pieņemšanai nepieciešamo analītisko informāciju, administrācijas un citas nesadalītās izmaksas.

6. Maksas noteicējs koriģē būtisko funkciju veikšanas pilno izmaksu vērtību **PI<sub>bfv</sub>**, pievienojot tai saprātīgas peļņas normu **P<sub>bfv</sub>**, kas ir aprēķināta, ievērojot infrastruktūras pārvaldītājam aprēķinātās saprātīgas peļņas normas proporciju shēmas 6.1. vai 6.2.apakšpunktā minēto pakalpojumu grupu pilno izmaksu **PI** vērtībai, un kas nodrošina būtisko funkciju veicēja attīstības projektu finansēšanas izmaksas un līdzsvaro svārstības, kas plānošanas periodā var rasties koncerna pieņemto vispārējo finanšu un personāla vadības<sup>10</sup> lēmumu ietekmē.

7. Primārajā izmaksu uzskaitē vispārējās izmaksas tiek attiecinātas uz shēmas 6.1. un 6.2.apakšpunktā minētajām pakalpojumu grupām, izmantojot atbilstošo izmaksu virzītāju – plānošanas periodā iedalīto vilcienu ceļu skaitu.

8. Viena papildus vilcienu ceļa iedalīšanas vienības tiešās izmaksas, kas rodas pārsniedzot plānošanas periodā plānoto pakalpojuma apjomu (ja jaudas sadales periodā pieteikuma iesniedzēja

<sup>10</sup> Dzelzceļa likuma 13.<sup>1</sup>panta trešās daļas izpratnē

konkrētas pakalpojumu grupas vilcieniem faktiski iedalītais vilcienu ceļu skaits pārsniedz plānoto), aprēķina, ievērojot šādus principus:

8.1. izmaksas par jaudas iedalīšanu ārpus jaudas sadales plāna vienam papildus vilcienu ceļam ietver konkrētu jaudas sadalītāja darbinieku darba samaksas izmaksas ar pieskaitījumiem sociālajai apdrošināšanai, kas noteiktas, ņemot vērā paveiktā darba apjomu un darba intensitātes palielinājumu 1 papildus vilcienu ceļa vienības iedalīšanai;

8.2. darba intensitātes palielinājumu viena papildus vilcienu ceļa iedalīšanai raksturo iepriekš neplānotu vai neparedzētu darbu apjoms, kas neatbilst konkrētiem infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja darbiniekiem noteiktajam atalgojumam vai nolīgtajam darba apjomam, un to nosaka procentuālā izteiksmē (kopumā ne vairāk kā 200% apmērā) no konkrētu darbinieku darba algas likmes un pieskaitījumiem sociālajai apdrošināšanai, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja jaudas sadales direktora iesniegtu atskaiti par virsplāna darba apjomu, kas saistīts ar papildus vilcienu ceļu iedalīšanu.

9. Būtisko funkciju veikšanas izmaksas var tikt pārskatītas 1 reizi kalendārajā gadā vai gadījumos, kad tiek pieņemti infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja lēmumi par infrastruktūras maksu vai grozījumiem shēmā, maksas iekasēšanas shēmā, tīkla darbības uzlabošanas shēmā vai jaudas sadales shēmā."

2. Šos grozījumus maksas noteicējs publicē savā mājaslapā internetā un iesniedz informāciju par to publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam iekļaušanai dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā.

3. Šie grozījumi stājas spēkā ar to publicēšanas brīdi.

4. Sūdzību par šiem grozījumiem saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta divpadsmito daļu var iesniegt Valsts Dzelzceļa administrācijā ne vēlāk kā mēneša laikā no dienas, kad tie ir publicēti.

AS "LatRailNet"  
finanšu direktora vietnieks  
infrastruktūras maksas  
noteikšanas jautājumos

M.Andiņš

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU