

NOTEIKUMI

Rīgā

2017.gada 30.jūnijā

Nr.JALP-7.6/01-2017

Maksas aprēķināšanas shēma

Izdoti saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta pirmo
astoto un desmito daļu
13.¹panta trešo daļu un 13.²pantu

I. Vispārīgie jautājumi

1. Šie noteikumi (turpmāk – shēma) nosaka kārtību, kādā maksas noteicējs aprēķina maksu par Dzelzceļa likuma 12.¹panta pirmajā daļā minēto minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai (turpmāk – dzelzceļa infrastruktūra), kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām, (turpmāk – infrastruktūras maksa) atbilstoši dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskata aktuālajā redakcijā norādītajām sniegto pakalpojumu apjoma robežām.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

2. Shēmā lietoti šādi termini:

2.1. **aktivitāte** – viena no vairākām darbībām vai vienīgā darbība, kas nepieciešama, lai nodrošinātu shēmas 6.punktā minēto pakalpojumu grupu sniegšanu;

2.2. **aktīvu reģistrs** – atbilstoši Dzelzceļa likuma 10.¹ panta ceturtajai daļai infrastruktūras pārvaldītāja izveidots un uzturēts, savu aktīvu un tādu aktīvu reģistrs, par kuru pārvaldību tas ir atbildīgs;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

2.3. **būtisko funkciju veikšanas izmaksas** – būtisko funkciju (lēmumu pieņemšanai par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšanai par infrastruktūras maksām, tai skaitā infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu) veikšanai nepieciešamais finansējuma apmērs, kuru nosaka maksas noteicējs, ievērojot infrastruktūras pārvaldītāja koncerna vispārējos finanšu un personāla vadības principus;

2.4. **darbības rādītāji** – kvantitatīvie indikatori ar kuriem atbilstoši efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem var plānot, noteikt un mērīt panākto sniegumu dažādu aktivitāšu nodrošināšanā;

2.5. **daudzgadu līgums** – starp Satiksmes ministriju un infrastruktūras pārvaldītāju noslēgts līgums atbilstoši Dzelzceļa likuma 10.² pantam;

2.5.¹ **Eiropas Ekonomikas zona (turpmāk arī EEZ)** – ir brīvās tirdzniecības zona, kurā ietilpst Eiropas Savienības un trīs Eiropas brīvās tirdzniecības asociācijas valstis (Islande, Lihtenšteina un Norvēģija), kas ir izveidojušas iekšējo tirgu, kurā darbojas vienādi pamatnoteikumi;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

2.6. **formēšanas stacija** – stacija, kurā tiek saformēti un sakabināti vagoni vai cits ritošais sastāvs ar vienu vai vairākiem vilces līdzekļiem, saformētajam sastāvam piešķirot vilciena numuru;

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;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

2.8. **infrastruktūras pārvaldītājs** – dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs – VAS "Latvijas dzelzceļš" (turpmāk arī LDZ);

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

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

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

2.9.¹ **izmaksu attiecināšanas metode** – infrastruktūras pārvaldītāja izstrādāta metode izmaksu attiecināšanai pa dažādām pārvadātājiem piedāvāto pakalpojumu kategorijām atbilstoši Dzelzceļa likuma 10.¹panta piektās daļas prasībām;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

2.10. **izmaksu elements** – viendabisku izmaksu kopa, kas raksturo ražošanas faktora ietekmi uz pilnajām izmaksām, piemēram, darba samaksas fonds un sociālās iemaksas, materiāli, degviela un kurināmais, elektroenerģija, pārējās izmaksas;

2.11. **izmaksu grupa** – aktivitātes nodrošināšanas izmaksas;

2.12. **izmaksu virzītājs** – faktors, kas saista izmaksu elementus ar pakalpojumiem, pamatojoties uz cēloņsakarību (sniegto pakalpojumu skaits vai resursu patēriņš u.c.);

2.13. **izvedvilcieni** – vilcieni, kas tiek formēti formēšanas stacijās aizlaišanai uz pieguļošajos dzelzceļa iecirkņos esošām starpstacijām vai pievedceļiem vai tiek pieņemti formēšanas stacijās no pieguļošajos dzelzceļa iecirkņos esošām starpstacijām vai pievedceļiem;

2.14. **jaudas sadales plāns** – jaudas sadalītāja apstiprināts dokuments, kas atspoguļo tā lēmumu par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, norādot pieteikuma iesniedzējiem iedalīto vilcienu ceļu skaitu, kā arī aptuvenos vilcienu nosūtīšanas vai pienākšanas laikus, ja tādi minēti pieteikumā;

2.15. **jaudas sadalītājs** – dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā norādītais infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs, kurš saskaņā ar Dzelzceļa likumu veic dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un vilcienu ceļu iedalīšanu;

2.16. **maksas noteicējs** – dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā norādītais infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs, kurš saskaņā ar Dzelzceļa likumu nosaka infrastruktūras maksu;

2.16.¹ **neregulāra satiksme** – pārvadājumi pēc speciāla saraksta, kuriem vilcienu ceļus piešķir operatīvā jaudas sadales procesa ietvaros;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

2.17. **pakalpojumu grupas** – maksas noteicēja noteiktais vilcienu satiksmes pakalpojumu apjoma iedalījums atkarībā no vilcienu satiksmes pakalpojuma ietekmes uz dzelzceļa infrastruktūru, kurām nosaka vienības vidējās tiešo izmaksu¹ vērtības;

2.18. **pašreizējās vērtības** – aktīvu vērtība primārā uzskaites sistēmā;

2.19. **pārskata periods** – plānošanas periodam līdzvērtīga garuma kalendārais periods pirms plānošanas perioda, par kuru infrastruktūras pārvaldītājam ir pieejami pārredzami, korekti un objektīvi izmērāmi dati;

¹ šeit un turpmāk shēmā jēdziens lietots atbilstoši Regulai

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 apkopes vietām, atbilstoši izmaksu attiecināšanas metodei;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

2.21. **plānošanas periods** – periods, kuru analizē, pieņemot lēmumu par infrastruktūras maksu;

2.22. **primārās uzskaites sistēma** – infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības sistēma un ar to saistītās vadības grāmatvedības sistēmas;

2.23. **Regula** – 2015. gada 12. jūnija Komisijas īstenošanas regula (ES) 2015/909 par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus;

2.24. **regulatīvā iestāde** – iestāde, kura saskaņā ar Dzelzceļa likumu veic regulatīvas funkcijas dzelzceļa jomā – Valsts dzelzceļa administrācija;

2.24.¹ **regulāra satiksme** – pārvadājumi pēc saraksta saskaņā vilcienu kustības gada grafiku;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

2.24.² **rezervēts vilcienu ceļš** – vilcienu ceļš ar konkrēti noteiktu vilcienu kustības regularitāti un vilcienu kustības sarakstu, par kuru pieteikuma iesniedzējs ir iemaksājis dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksu;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

2.25. **savācējvilcieni** – vilcieni, kas tiek aizlaisti no formēšanas stacijas krauto vai tukšo vagonu padošanai vai savākšanai starpstacijās;

2.25.¹ **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 11.¹panta devītajā daļā paredzētajam izņēmumam;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

2.25.² **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";

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

2.26. **uzskaites stacija** – stacija, kurā notiek vagonu pieņemšana dzelzceļa tīklā vai nodošana ārpus tā;

2.27. **vēsturiskās vērtības** – aktīvu vērtības, kuras noteiktas, pamatojoties uz summām, ko infrastruktūras pārvaldītājs samaksājis un iegādājies primārajā uzskaites sistēmā šo aktīvu iegādes laikā. Saistību samazināšanas gadījumā (ja visas infrastruktūras pārvaldītāja saistības vai to daļu pārņem cits subjekts), infrastruktūras pārvaldītājs par samazināto saistību daļu attiecīgi samazina aktīvu vērtību un tai atbilstošās tiešās izmaksas visā dzelzceļa infrastruktūrā;

2.28. **vispārējās izmaksas** – izmaksas, kuras nevar attiecināt uz konkrētu aktivitāti, balstoties uz cēloņsakarības principiem.

3. Shēmu piemēro infrastruktūras pārvaldītājam, pieteikumu iesniedzējiem, visiem dzelzceļa pārvadātājiem dzelzceļa infrastruktūrā un atsevišķu tehnoloģisko procesu veicējiem (kas darbojas dzelzceļa pārvadātāja, infrastruktūras pārvaldītāja, apkopes vietas operatora, kravas saņēmēja vai kravas nosūtītāja uzdevumā), kuriem ir piešķirtas tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai saskaņā ar Dzelzceļa likuma 5.¹pantu.

4. Maksas noteicējs nosaka infrastruktūras maksas atbilstīgi pakalpojumu grupu sniegšanas tiešajām izmaksām Regulas izpratnē, to uzcenošanu, ja tirgus situācija to pieļauj, kā arī diferenciāciju, lai dažādiem dzelzceļa pārvadātājiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus līdzīgos tirgus segmentos tiktu piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas infrastruktūras maksas.

5. Maksas noteicējs tiešās izmaksas² nosaka, neskarot noteikumus par infrastruktūras pārvaldītāja ienākumu un izdevumu līdzsvaru, kas izklāstīts Dzelzceļa likuma 9.panta ceturtajā daļā.

II. Pieņēmumi infrastruktūras maksas aprēķinam

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**).³ 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.⁴

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

7. Ja maksas noteicējs konstatē un pierāda regulatīvajai iestādei, ka vērtības vai parametri, kas minēti Regulas 5.panta 2.punktā, ir būtiski atšķirīgi infrastruktūras pārvaldītāja tīkla dažādās daļās, tad infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina 16.punktā minēto informāciju infrastruktūras maksas aprēķināšanai katrai šādai tīkla daļai atsevišķi, norādot virzītājus to attiecināšanai vai pielīdzināšanai.

8. Uz shēmas 6.punktā minētajām pakalpojumu grupām infrastruktūras pārvaldītājs attiecina dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas⁵ un atjaunošanas⁶ izmaksas atbilstoši to funkcionālajai nozīmei, ievērojot Dzelzceļa likuma, dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu, Ministru kabineta apstiprinātās indikatīvās dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijas, infrastruktūras pārvaldītāja izstrādātā saimnieciskās darbības plāna (ieskaitot ieguldījumu un finanšu programmas) un daudzgadu līguma nosacījumus.

9. Ja tā ir noteikts daudzgadu līgumā, maksas noteicējs piemēro infrastruktūras pārvaldītājam sniegtos stimulus samazināt dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas, kā arī infrastruktūras maksas līmeni, ievērojot drošību un vajadzību uzturēt un uzlabot dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti, vai arī aprēķinā piemēro efektīvas pakalpojumu sniegšanas izmaksas.

² šeit un turpmāk shēmā jēdziens lietots atbilstoši Regulai

³ shēmā lietoto apzīmējumu metode ir sniegta 7.pielikumā

⁴ 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

⁵ šeit un turpmāk shēmā jēdziens "uzturēšana" lietots šādā nozīmē: "tehnoloģisks process, kas nepieciešams, lai nodrošinātu noteiktu dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijas stāvokli vai atgrieztu to tādā stāvoklī, neveicot aizvietošanu." Minētais jēdziens atbilst Dzelzceļa likumā un 2015.gada 7.jūlija Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2015/1100 par dalībvalstu ziņošanas pienākumu dzelzceļa tirgus uzraudzības ietvaros lietotajam terminam "tehniskā apkope", angl. "maintenance".

⁶ šeit un turpmāk shēmā jēdziens "atjaunošana" lietots šādā nozīmē: "tehnoloģisks process, kas nepieciešams, lai atgrieztu dzelzceļa infrastruktūru noteiktā ekspluatācijas stāvoklī, nemainot vispārējos darbības radītājus, aizvietojot tās elementus ar tādām pašām vai līdzīgām vienībām. Atjaunošanas izmaksas pilnā apmērā iegrāmato primārajā uzskaites sistēmā pēc darbu nodošanas un noraksta izmaksās pakāpeniski."

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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

11. Maksas noteicējs infrastruktūras maksas noteikšanas vajadzībām izmanto infrastruktūras pārvaldītāja aktīvu reģistru un tam pievienoto detalizēto informāciju par izdevumiem dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanai un modernizācijai, lai novērtētu, kāds finansējums ir nepieciešams tajā iekļauto aktīvu labošanai vai aizvietošanai.

12. Infrastruktūras pārvaldītājs atbilstoši Regulas prasībām informāciju par aktīvu vērtībām sniedz vēsturiskajās vērtībās vai, ja šādas vērtības nav pieejamas vai pašreizējās vērtības ir mazākas, izmanto pašreizējās vērtības.

13. Infrastruktūras maksas aprēķinā var iekļaut tikai tādas izmaksas, par kurām maksājumus veica vai veiks infrastruktūras pārvaldītājs. Izmaksas vai aktīvu vērtības, kas ir finansētas no valsts, pašvaldības, ārvalsts, Eiropas Savienības, citas starptautiskas organizācijas vai institūcijas finanšu palīdzības vai finanšu atbalsta, izslēdz no aprēķina. Infrastruktūras pārvaldītājs pārskata perioda izmaksu attiecināšanai uz plānošanas periodu tās var indeksēt atbilstoši 2.pielikumā norādītajiem normalizēšanas koeficientiem.

14. Infrastruktūras pārvaldītājs infrastruktūras maksas aprēķināšanai var sniegt izmaksu aplēstās, pašreizējās vai aizvietošanas vērtības, ja tās var pārredzami, korekti un objektīvi novērtēt atbilstoši shēmas 21.punktā minētajiem kvalitatīvajiem parametriem, un ievēro šādus plānošanas pieņēmumus:

14.1. ir ievērotas plānoto darbības rādītāju sezonālās, tehnoloģiskās un cikliskās svārstības;

14.2. kopējās tiešās uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas atbilst daudzgadu līgumā dzelzceļa infrastruktūrai izvirzītajiem kvalitatīvajiem parametriem;

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, nogruvumi, 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;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

14.4. uzturēšanas vai atjaunošanas darbu rezultātā dzelzceļa pārvadātājiem, pieteikumu iesniedzējiem vai dzelzceļa infrastruktūras galalietotājiem, kā arī sabiedrībai nerodas citas ar infrastruktūras maksu nesaistītas izmaksas;

14.5. ir ievēroti dzelzceļa infrastruktūras objektu ekspluatācijas cikla posmi (pēc izveidošanas; pēc modernizācijas; pieņēmums, ka dzelzceļa infrastruktūras objekts ir paredzēts slēgšanai u.tml.).

15. Efektīvi, pārredzami un nediskriminējoši principi ir ievēroti, ja pēc konsultēšanās ar pieteikuma iesniedzējiem un infrastruktūras pārvaldītāju, maksas noteicējs ir izstrādājis un publicējis savā mājaslapā internetā shēmā norādītajā termiņā kvantitatīvos kritērijus, kurus personas, uz kurām tie attiecas, spēj novērtēt, paredzēt, kontrolēt un ietekmēt, un kas tiek izmantoti, lai ar shēmu tuvinātos optimālai dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai atbilstoši shēmas 8.punktā minētajiem tiesību aktiem.

III. Informācija infrastruktūras maksas aprēķinam

16. Maksas noteicējs lēmuma pieņemšanai par infrastruktūras maksu plānošanas periodā pieprasa no infrastruktūras pārvaldītāja šādu informāciju:

16.1. detalizētu izmaksu attiecināšanas metodes aprakstu;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

16.2. faktiskās pilnās dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas izmaksas pārskata periodā, ievērojot shēmas 1.pielikuma izmaksu grupu struktūru;

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;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

16.4. shēmas 16.2., 16.3. un 16.8.apakšpunktos minēto izmaksu apjomā iekļautās izmaksas, kas saskaņā ar Regulu ir uzskatāmas par neattiecināmām (ievērojot shēmas 17.punktā izklāstītos skaidrojumus), kas ir attiecinātas uz pakalpojumu grupām atbilstoši shēmas 1.pielikumā minētajiem izmaksu virzītājiem;

16.5. infrastruktūras pārvaldītāja veikto analīzi par shēmas 17.1.apakšpunktā minētajām uzturēšanas un atjaunošanas faktiskajām (vai prognozētajām, ja nav pieejami vēsturiskie dati) aktivitātēm un to izmaksām posmos, kur vilcienu kustība nav notikusi vismaz divu gadu garumā. Ja šo aktivitāšu apjoms mainās daļēji atkarībā no vilcienu kustības satiksmes intensitātes, arī informāciju par šo aktivitāšu uz vilcienu kustības satiksmi attiecināmo daļu;

16.6. daudzgadu līgumā plānotās savlaicīgi nepaveikto dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas darbu izmaksas aktīviem, kas pakāpeniski tiks izņemti no lietošanas un tādējādi radīs izmaiņas finanšu plūsmās plānošanas periodā, kā arī iepriekšējos periodos savlaicīgi nepaveikto uzturēšanas un atjaunošanas darbu apjomu, norādot neizpildes iemeslus;

16.7. daudzgadu līguma nosacījumus, ja tie skar šo shēmu, attiecināmo izmaksu apjomu vai stimulus samazināt izmaksas vai infrastruktūras maksas līmeni;

16.8. infrastruktūras pārvaldītāja aktīvu reģistrā pievienoto detalizēto informāciju par izdevumiem dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanai plānošanas un pārskata periodos, kā arī aktīvu vērtības aprēķinu, kā tas ir minēts shēmas 12.punktā, ja tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību Regulai;

16.9. shēmā paredzētos plānotos darbības rādītājus plānošanas periodā, norādot atšķirības (ja tādas ir), salīdzinot ar apjomiem, par kuriem noslēgts daudzgadu līgums, kā arī faktiskos darbības rādītājus pārskata periodā;

16.10. informāciju, kas nepieciešama uzskaites un apmēra novērtēšanai;

16.11. infrastruktūras pārvaldītāja peļņas normas aprēķināšanai nepieciešamo informāciju:

16.11.1. **r_d** – faktisko infrastruktūras pārvaldītāja pārskata perioda vidējo svērto ilgtermiņa kredītu likmi;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

16.12. pārslogotas dzelzceļa infrastruktūras jaudas palielināšanas plānu, ja tāds ir izstrādāts;

16.13. **PI_{gr}** vērtības sadalījumu pēc izmaksu elementiem pārskata un plānošanas periodos un skaidrojumu par izmantotajiem normalizēšanas koeficientiem un notikumiem, kas veido vai izskaidro novirzes starp sniegto plānošanas un pārskata periodu informāciju;

16.14. konkrēta dzelzceļa infrastruktūras posma darbībai nepieciešamā personāla izmaksas, kas ir tieši saistītas ar vilcienu satiksmes pakalpojuma sniegšanu, ja pieteikuma iesniedzējs plānošanas

periodā pieprasa veikt konkrētu vilcienu satiksmes pakalpojumu ārpus šim dzelzceļa infrastruktūras posmam daudzgadu līgumā noteiktā darba laika;

16.15. informāciju, kas ir nepieciešama maksas noteicējam infrastruktūras maksas diferenciācijas instrumenta piemērošanas gadījumā:

16.15.1. informāciju par infrastruktūras maksas diferenciācijas instrumenta piemērošanas ietekmi uz darbības rādītājiem un infrastruktūras pārvaldītāja izmaksām plānošanas periodā vai maksas noteicēja noteiktā laika periodā;

16.15.2. informāciju par dzelzceļa infrastruktūras darbības rādītāju plānotajām izmaiņām plānošanas periodā vai maksas noteicēja noteiktā laika periodā, kurā tiek plānots piemērot infrastruktūras maksas diferenciācijas instrumentu;

16.15.3. citu papildus informāciju, kas var būt svarīga lēmuma pieņemšanai par konkrētā infrastruktūras maksas diferenciācijas instrumenta piemērošanu;

16.16. citu papildus informāciju un dokumentus, ar kuriem paskaidro un pamato shēmas 16.punkta apakšpunktos uzskaitīto informāciju un kas maksas noteicējam nepieciešama lēmuma pieņemšanai par infrastruktūras maksu plānošanas periodam;

16.17. informāciju un dokumentus, ar kuriem paskaidro dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata aktuālajā redakcijā iekļauto informāciju par pakalpojumu apjoma robežām infrastruktūras maksas noteikšanas plānošanas periodā vai pamato atšķirības no tās.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

17. Nosakot shēmas 16.4.apakšpunktā minētās neattiecināmās izmaksas, pieņem, ka:

17.1. izmaksas, kuras infrastruktūras pārvaldītājam ir jāsedz pat tad, ja vilcienu kustība nenotiek (t.sk. arī Regulas 4.panta 1.punkta (h), (k), (l), (n) un (o) apakšpunktos minētās), ir uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas visā infrastruktūras tīklā atbilstoši to faktiskajam (vai prognozētajam, ja nav pieejami vēsturiskie dati) apjomam posmos, kur vilcienu kustība nav notikusi vismaz divu gadu garumā⁷;

17.2. izmaksas, kas nav saistītas ar maksājumiem, ko veic infrastruktūras pārvaldītājs ir izmaksas, kas segtas ar finansējumu, kas infrastruktūras pārvaldītājam nav jāatmaksā (Eiropas Savienības fondu atbalsts, valsts līdzfinansējums, dāvinājumi u.c.);

17.3. izmaksas vai izmaksu centri, kas nav tieši saistīti ar minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu vai ar piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkārtes vietām, ir izmaksas, kas radušās infrastruktūras pārvaldītājam, sniedzot citus pakalpojumus un nodrošinot pārējo saimniecisko darbību;

17.4. zemes iegādes izmaksas ir izmaksas par zemes iegādi, kā arī nodokļu un nodevu nomaksa par īpašumā esošo zemi;

17.5. pamatlīdzekļu iegādes izmaksas nosaka atbilstoši infrastruktūras pārvaldītāja pamatlīdzekļu uzskaites politikai;

17.6. pamatlīdzekļu pārdošanas izmaksas veido pamatlīdzekļu atlikušās vērtības norakstīšana, kā arī izmaksas, kas radušās pamatlīdzekļu pārdošanas gaitā, piemēram, vērtēšanas pakalpojumi, pārdoto pamatlīdzekļu piegāde pircējam;

17.7. pamatlīdzekļu demontāžas izmaksas ir izmaksas par dzelzceļa infrastruktūras elementu demontāžu;

17.8. rekultivācijas izmaksas ir izmaksas par zemes rekultivāciju pēc dzelzceļa infrastruktūras elementu demontāžas;

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;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

⁷ Informācija par vilcienu kustību, kā minēts šajā punktā, tiek iegūta no jaudas sadales plāna. Uzskatāms, ka vilcienu kustība dzelzceļa infrastruktūras posmā vairs nenotiek, ja dzelzceļa pārvadātāji nav izmantojuši rezervēto dzelzceļa infrastruktūras jaudu vismaz kārtējā dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales periodā (gadā), kā arī nav rezervējuši to nākamajam periodam.

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;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

17.11. finansēšanas izmaksas ir infrastruktūras pārvaldītāja faktiskās izmaksas finanšu līdzekļu piesaistei (procentu maksājumi), kā arī izmaksas, kas saistītas ar valūtas kursa svārstību radītajiem zaudējumiem;

17.12. izmaksas, kas saistītas ar tehnoloģisko progresu vai novecošanos, ir pamatlīdzekļu vērtības norakstīšana, kas saistīta ar to morālo novecošanos (vērtības samazināšanās vai utilizācijas rezultātā);

17.13. nemateriālo aktīvu izmaksas ir izmaksas par licenču un preču zīmju izmantošanu;

17.14. informācijas izmaksas un ārpus sliežu ceļu sakaru un telesakaru aprīkojuma izmaksas ir izmaksas par informatīvajām tehnoloģijām un datu pārraidi, kas ir saistītas ar dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un atjaunošanu, kā arī vilcienu kustību;

17.15. izmaksas, kas saistītas ar atsevišķiem nepārvaramas varas gadījumiem, negadījumiem un pakalpojumu pārtraukumiem, cita starpā, ir izmaksas, kas saistītas ar līgumsoda maksājumiem un negadījumu likvidāciju;

17.16. amortizācija, kas nav noteikta, pamatojoties uz dzelzceļa infrastruktūras faktisko fizisko nolietojumu vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas dēļ, ir dzelzceļa infrastruktūras elementu nolietojums, kas aprēķināts uzskaitē vai ārpus tās, ievērojot principu, ka pamatlīdzeklis nolietojas neatkarīgi no fiziskā stāvokļa degradācijas, ko izraisījusi vilcienu satiksme. Nolietojumu pamatlīdzekļiem, kas nav dzelzceļa infrastruktūras objekts, bet ir saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un atjaunošanu, attiecinā uz attiecīgajām aktivitātēm.

18. Maksas noteicējs lēmuma pieņemšanai par infrastruktūras maksu plānošanas periodā pieprasa no pieteikumu iesniedzējiem šādu informāciju:

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;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

18.2. aizpildītas aptaujas anketas transporta pakalpojumu tirgus apstākļu vērtēšanai un darbības rādītāju novērtēšanai plānošanas periodā;

18.3. īpašu noteikumu priekšlikumus (ja dzelzceļa pārvadātāji sniedz pakalpojumus saskaņā ar valsts vai pašvaldības pasūtījuma līgumiem atbilstoši Dzelzceļa likumam), lai nodrošinātu šo pakalpojumu izdevīgumu galapatērētājam;

18.4. informāciju, kas nepieciešama infrastruktūras maksas diferenciācijas instrumenta piemērošanai, kā arī tā ietekmes uz pieteikumu iesniedzēja darbības rādītājiem plānošanas periodā vai maksas noteicēja noteiktā laika periodā novērtēšanai;

18.5. citu papildus informāciju un dokumentus, ar kuriem paskaidro un pamato shēmas 18.punkta apakšpunktos uzskaitīto informāciju un kas maksas noteicējam nepieciešama lēmuma pieņemšanai par infrastruktūras maksu plānošanas periodam.

19. Maksas noteicējs lēmuma pieņemšanai par infrastruktūras maksu plānošanas periodā var pieprasīt papildus informāciju no neatkarīgiem ekspertiem transporta pakalpojumu tirgus apstākļu vērtēšanai vai, lai pārbaudītu informācijas atbilstību shēmas 21.punktā minētajiem parametriem.

20. Pieprasot informāciju, maksas noteicējs:

20.1. ievēro vienlīdzības principu – visiem datu turētājiem viendabīgus datus pieprasa vienādi;

20.2. pārbauda pieprasīto datu sasaisti ar 8.punktā minēto informāciju;

20.3. nodrošina datu salīdzināšanas iespējas ar citiem laika periodiem (t.sk. ievērojot datu sezonālās un citas svārstības) un nozarēm;

20.4. dod saprātīgu laiku datu sagatavošanai un nepieciešamības gadījumā – to precizēšanai.

21. Maksas noteicējs pārbauda, vai iesniegtā informācija ir pārredzama, korekta un objektīva, vērtējot pēc šādiem parametriem:

21.1. datu pilnība (pārredzamība) – iesniegtais datu apjoms atbilst pieprasītajam apjomam, datu struktūra atbilst pieprasītajai struktūrai, ir sniegti skaidrojumi par novirzēm;

21.2. datu ticamība un saskanīgums (korektums) – iesniegtie dati mijiedarbojas savā starpā un ar informāciju, kas ir maksas noteicēja rīcībā;

21.3. datu kvalitāte (objektivitāte) – iesniegtie dati atbilst optimālas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas kritēriju nodrošināšanai saskaņā ar shēmas 8.punktā noteikto.

22. Ja iesniegtie dati neatbilst shēmas 21.punkta nosacījumiem, maksas noteicējs pieprasa attiecīgo datu iesniedzējam precizēt informāciju. Ja atkārtoti pieprasītā informācija nav iesniegta maksas noteicēja noteiktajā termiņā vai iesniegta neatbilstoši shēmas 21.punktam, maksas noteicējs par to paziņo regulatīvajai iestādei lēmuma pieņemšanai.

22.¹ Infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas izmaksu aprēķināšanu un attiecināšanu būtisko funkciju veikšanas pakalpojumam, kas tiek sniegts dzelzceļa pārvadātājiem un pieteikumu iesniedzējiem, maksas noteicējs nosaka, ievērojot 8.pielikumā izklāstītos principus.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

22.² Ja maksas noteicējs saskaņā ar shēmas 16.17.apakšpunktā minēto informāciju ir pieņēmis lēmumu par pakalpojumu apjomu, kas ir atšķirīgs no infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskata aktuālajā redakcijā norādītajām pakalpojumu apjoma robežām, tas lēmumā par infrastruktūras maksas noteikšanu norāda informāciju par infrastruktūras maksā ietvertā pakalpojumu apjoma robežām un šo atšķirību pamatojumu.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

IV. Tiešo izmaksu noteikšana

23. Maksas noteicējs vienības vidējās tiešās izmaksas kravu kustībā $TI_{\text{param krav}}$ aprēķina kā četru 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 mez uztur krav

– dzelzceļa satiksmē izmantoto vagonu skaita darbības rādītājs plānošanas periodā kravu kustībā, kas ietver:

- 1) starptautiskajā 1520 kustībā: caur valsts robežas šķērsošanas vietām⁸ un robežstacijām Meitene, Lugaži un Reņģe ievesto un izvesto vagonu un sauszemes tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā pieņemto vagonu skaitu;
- 2) iekšzemes dzelzceļa satiksmē Latvijas Republikas teritorijā: savācējvilcienu un izvedvilcienu sastāvā reģistrēto kravas vagonu skaita kopsummu;
- 3) kravu pārvadājumos no un uz Eiropas Savienības valstīm, šķērsojot Latvijas Republikas teritoriju: tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā pieņemto vagonu skaitu.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 25.02.2020. noteikumiem)

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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

24. Maksas noteicējs vienības vidējās tiešās izmaksas pasažieru kustībā **TI** param pas aprēķina kā četru 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;⁹

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;

⁸ 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)

⁹ 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 apkalpes vietām

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):

$$\mathbf{TI}_{\text{elektr pas}} = \mathbf{KTI}_{\text{elektr pas}} / \mathbf{DR}_{\text{elektr pas}}, \text{ kur:}$$

KTI elektr pas – dzelzceļa infrastruktūras vilces elektroapgādes iekārtu izmantošanas kopējās tiešās uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas plānošanas periodā pasažieru kustībā;

DR elektr pas – vilcienu kilometru darbības rādītājs pārvadājumos ar vilcieniem, kas izmanto elektrovilci, plānošanas periodā pasažieru kustībā.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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

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

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

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

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

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

26. Infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas tiešās izmaksas **TI** bfv gr 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 13¹.panta trešajā daļā noteiktos ierobežojumus:

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

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

V. Papildu maksa, kas atspoguļo dzelzceļa infrastruktūras jaudas nepietiekamību

27. Maksas noteicējs pieņem lēmumu par papildu maksas, kas atspoguļo dzelzceļa infrastruktūras jaudas nepietiekamību, pievienošanu **M** param gr s vērtībai, noteiktā dzelzceļa infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmos nosakot pārslodzes maksu **M** pārslodz param gr s (turpmāk – pārslodzes maksa), ja:

27.1. Dzelzceļa likuma 27.panta deviņtajā daļā minētajā gadījumā jaudas sadalītājs ir brīdinājis zināmos pieteikumu iesniedzējus, dzelzceļa pārvadātājus un infrastruktūras pārvaldītāju, ka dzelzceļa infrastruktūras jaudas koordinēšanas un apspriešanās ar pieteikuma iesniedzējiem rezultātā nav iespējams pienācīgi apmierināt infrastruktūras jaudas pieprasījumus;

27.2. ir izstrādāts dzelzceļa infrastruktūras jaudas palielināšanas plāns un tiek pildītas tajā ietvertās darbības vai arī ir saņemta regulatīvās iestādes atļauja piemērot pārslodzes maksu gadījumā, ja dzelzceļa infrastruktūras jaudas palielināšanas plānu nav iespējams izpildīt tādu iemeslu dēļ, ko nevar ietekmēt vai pieejamās alternatīvas nav ekonomiski vai finansiāli dzīvotspējīgas;

27.3. kopējās uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas ir samazinātas par izmaksu vērtībām, kas radušās infrastruktūras pārvaldītājam pēc tā ierosinājuma plānoti vai citādi mainīt vilcienu maršrutu. Šo nosacījumu nepiemēro tad, ja infrastruktūras pārvaldītājs ir atlīdzinājis šīs papildu izmaksas dzelzceļa pārvaldītājam vai maršruta maiņa izrietējusi no koordinēšanas saskaņā ar Ministru kabineta 2016.gada 15.jūlija noteikumiem Nr.472 "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales noteikumi".

28. Pārslodzes maksu nepiemēro, ja jaudas sadalītājs dzelzceļa infrastruktūras pārslodzes iemeslus novērš vilcienu ceļu iedalīšanas procesa ietvaros atbilstoši jaudas sadalītāja izstrādātajai dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales shēmai.

29. Pārslodzes maksu $M_{\text{pārslodz param gr s}}$ konkrētā dzelzceļa infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmā nosaka saskaņā ar šādu formulu:

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

$M_{\text{pārslodz param gr s}}$ – pārslodzes maksa konkrētā infrastruktūras daļā attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētam maksas parametram konkrētā tirgus segmentā pārslogotības laikposmā;

$M_{\text{param gr s}}$ – maksas lielums attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētam maksas parametram konkrētā tirgus segmentā;

$\Delta PI_{\text{pārslodz param gr}}$ – 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;

$DR_{\text{pārslodz param gr}}$ – darbības rādītājs attiecīgās pakalpojumu grupas katra izmaksu parametra vērtēšanai konkrētā infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmā.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

VI. Infrastruktūras maksas diferencēšana, atkarībā no vilcienu satiksmes ietekmes uz vidi

30. Maksas noteicēja noteikto konkrētā maksas parametra maksas lielumu attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētā tirgus segmentā $M_{\text{param gr s}}$ var mainīt, nosakot vides maksu $M_{\text{vide param gr s}}$, lai ņemtu vērā izmaksas, ko rada vilcienu satiksmes ietekme uz vidi. Lēmumu par vides maksu pieņem atbilstoši daudzgadu līgumā paredzētajiem uz galalietotājiem orientētiem darbības mērķiem vides aizsardzības jomā, Dzelzceļa likuma 11.panta vienpadsmitajā daļā minētajam Ministru kabineta lēmumam par kompensācijas piešķiršanu, apmēru un izmaksāšanas kārtību, kā arī regulatīvās iestādes izstrādātajai dzelzceļa vides aizsardzības politikai un tās rīcības programmai.

VII. Tirgus segmentācija un uzcenojumi

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

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

32. Maksas noteicējs pārbauda uzcenojumu nozīmi Dzelzceļa likuma 11.¹panta otrajā daļā noteiktajos tirgus segmentos, kā arī izvērtē nepieciešamību noteikto tirgus segmentu sīkākai iedalīšanai pēc pārvaldītājam 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).

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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 pārvadātāji attiecīgajā brīdī nedarbojas, bet kuros tie var sniegt pakalpojumus plānošanas periodā.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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 $PI_{param\ gr\ '}$ vērtību, aizvieto infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanas izmaksas $F_{param\ gr}$ ar saprātīgas peļņas normu $P_{param\ gr}$ saskaņā ar šādu formulu:

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

- F_{param gr}** – shēmas 17.11.apakšpunktā minētās izmaksas;
- P_{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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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_{param gr}** – aktīvu reģistra vērtība pārskata perioda beigās;¹⁰
- wacc** – vidējā svērtā kapitāla atdeves likme procentos.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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 līkmēm;
- 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;
- E** – pašu kapitāla vērtība pārskata perioda beigās;

¹⁰ Sadalot **RAB_{param gr}** uz pakalpojumu grupām, ievēro attiecīgā parametra darbības rādītāju

D – aizņemtā kapitāla vērtība pārskata perioda beigās.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

VIII. Maksa starptautiskajā 1520 kustībā

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

IX. Maksa konkrētu ieguldījumu projektu gadījumā

39. Maksas noteicējs var noteikt augstāku maksu $M_{\text{infpr param gr s}}$ attiecībā uz konkrētiem ieguldījumu projektiem, kuri nav paredzēti daudzgadu līgumā, bet, kas palielina pieteikumu iesniedzēju darbības efektivitāti vai izmaksu lietderību, un ja to citādi nevarēja vai nevarētu sasniegt (turpmāk – projektu maksa).

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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

X. Atlaides

41. Maksas noteicējs konkrētam tirgus segmentam var piemērot apjoma atlaidi $A_{\text{apj param gr s}}$, ja plānošanas periodā konkrētajam tirgus segmenta pārvadājumu apjoms pārsniedz prognozējamo vilcienu kilometru apjomu, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo infrastruktūras maksu. Apjoma atlaidi konkrētās pakalpojumu grupas attiecīgā parametra maksai konkrētā tirgus segmentā $A_{\text{apj param gr s}}$ nosaka atbilstošā maksas uzcenojuma $MU_{\text{param gr s}}$ apmērā.

42. Maksas noteicējs var piemērot tīkla noslodzes optimizēšanas atlaidi $A_{\text{opt nosl param gr s}}$ konkrētas pakalpojumu grupas attiecīgajam maksas parametram konkrētā tirgus segmentā konkrētā dzelzceļa infrastruktūras daļā, kur pēc jaudas sadales plāna apstiprināšanas konstatē, ka dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījums nesasniedz optimālu noslodzi un kur, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem

un nediskriminējošiem principiem, var konstatēt, ka atlaide var stimulēt dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu. Tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide $A_{opt\ nosl\ param\ gr\ s}$ aprēķina saskaņā ar šādu formulu:

$$A_{opt\ nosl\ param\ gr\ s} = \frac{(DR_{param\ gr\ s} \times M_{param\ gr\ s}) - KTI_{opt\ nosl\ param\ gr\ s}}{DR_{param\ gr\ s} + \Delta DR_{opt\ nosl\ param\ gr\ s}}, \text{ kur}$$

- $A_{opt\ nosl\ param\ gr\ s}$ – tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide konkrētas pakalpojumu grupas attiecīgajam maksas parametram konkrētā tirgus segmentā konkrētā dzelzceļa infrastruktūras daļā;
- $M_{param\ gr\ s}$ – maksas noteicēja noteiktās infrastruktūras maksas lielums attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētam maksas parametram konkrētā tirgus segmentā konkrētā dzelzceļa infrastruktūras daļā, kur var konstatēt, ka atlaide var stimulēt dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu;
- $KTI_{opt\ nosl\ param\ gr\ s}$ – tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides piemērošanas rezultātā prognozētajam darbības rādītāja pieaugumam $\Delta DR_{opt\ nosl\ param\ gr\ s}$ atbilstošās attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētā tirgus segmenta kopējās tiešās izmaksas;
- $DR_{opt\ nosl\ param\ gr\ s}$ – atbilstošās pakalpojumu grupas konkrētajam tirgus segmentam konkrētā dzelzceļa infrastruktūras daļā prognozētais attiecīgā darbības rādītāja lielums, neparedzot tīkla noslodzes optimizēšanas atlaidi;
- $\Delta DR_{opt\ nosl\ param\ gr\ s}$ – tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides piemērošanas rezultātā atbilstošās pakalpojumu grupas konkrētajam tirgus segmentam konkrētā dzelzceļa infrastruktūras daļā prognozētais attiecīgā darbības rādītāja pieaugums.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 23.03.2020. noteikumiem)

XI. Maksas diferencēšana tīkla darbības uzlabošanas nodrošināšanai

43. Maksas noteicējs piemēro sankcijas $M_{sankc\ param\ gr\ s}$ par rīcību, kas traucē dzelzceļa infrastruktūras darbībai, kompensācijas $M_{komp\ param\ gr\ s}$ tiem, kam traucējumu dēļ rodas zaudējumi, un prēmijas $M_{prēm\ param\ gr\ s}$, ja kavējums pārsniedz tīkla darbības uzlabošanas shēmas 8.punktā noteiktās šādas pieļaujamās kavējumu robežas un, ja kavējumi izraisīja citu dzelzceļa pārvadātāju vilcienu kavējumus:

- 43.1. 8.1.1.apakšpunktā un 8.2.1.2.apakšpunktā minētajiem kavējumiem – 5 minūtes;
- 43.2. 8.1.2.apakšpunktā un 8.2.2.apakšpunktā minētajiem kavējumiem;
- 43.3. 8.2.1.1.apakšpunktā minētajiem kavējumiem – 15 minūtes.

44. Infrastruktūras pārvaldītājs informāciju par tīkla darbības uzlabošanas shēmā noteiktajiem kavējumiem un to cēloņiem uzkrāj, bet maksājumus par tiem neaprēķina.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

XII. Maksa par dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kas izmantota, lai veiktu dzelzceļa infrastruktūras apkopi

45. Infrastruktūras pārvaldītāja nozīmētiem vilcieniem un ritošam sastāvam, kas nepiedalās dzelzceļa kravu vai pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, bet ir saistīti ar avārijas seku 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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

XIII. Maksa par dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kas izmantota tehnoloģisko procesu nodrošināšanai

46. Maksu par dzelzceļa infrastruktūras jaudu, ko izmanto dzelzceļa pārvadātāju un atsevišķu tehnoloģisko procesu veicēju (kas darbojas dzelzceļa pārvadātāja, infrastruktūras pārvaldītāja, apkāpēs vietas operatora, kravas saņēmēja vai kravas nosūtītāja uzdevumā, un kuriem piešķirtas tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai, pamatojoties uz noslēgto līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju) ritošais sastāvs un vilcieni, kuri nepiedalās dzelzceļa kravu vai pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, bet nodrošina tehnoloģiskos procesus (dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu un tehnisko apkopi, dzelzceļa ritošā sastāva modernizāciju, remontu, vilcienu un lokomotīvu sagatavošanu pārvadājumu veikšanai, lokomotīvu kustību u.c.), $M_{\text{tehpr gr}}$ nosaka vienības tiešo uzturēšanas izmaksu $TI_{\text{ceļ uztur gr}}$ apmērā.

XIV. Maksa par dzelzceļa infrastruktūras jaudas daļu, kas ir iedalīta, taču netiek izmantota

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

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

$PI_{\text{bfv krav}}$ – infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas pilnās izmaksas plānošanas periodā kravu kustībā;

$DR_{\text{bfv krav}}$ – Rīgas, Daugavpils un Jelgavas reģionu jaudas sadales centros jaudas sadales plānā iedalīto vilcienu ceļu skaita darbības rādītājs katrā no jaudas sadales shēmas 3.pielikumā norādītajiem dzelzceļa līnijas maršrutiem plānošanas periodā kravu kustībā.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

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

$PI_{\text{bfv pas}}$ – infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas pilnās izmaksas plānošanas periodā pasažieru kustībā;

$DR_{\text{bfv pas}}$ – jaudas sadales plānā iedalīto vilcienu ceļu skaita katrā maršruta virzienā darbības rādītājs plānošanas periodā pasažieru kustībā.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 17.06.2019. noteikumiem)

XV. Dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas

48. Ja, pamatojoties uz shēmas 3.pielikumā paredzēto integrētā piedāvājuma kritēriju vai uz pieteikumu iesniedzēju norādīto apjoma elastību J_s vērtības vērtēšanā, tiek izdalīti tirgus segmenti kuros pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, šādiem segmentiem maksas noteicējs var piemērot dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas $M_{\text{rezer gr s}}$. Katrā no šādiem tirgus segmentiem dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas $M_{\text{rezer gr s}}$ nosaka kā konkrētā segmenta visu parametru maksu $M_{\text{param gr s}}$ apvienojumu, kas izteikts kā vidējā maksa par attiecīgā tirgus segmenta 1 vilcienu kilometra darbības rādītāja vienību saskaņā ar šādu formulu:

$$M_{\text{rezer gr s}} = M_{\text{ceļ uztur gr s}} + (M_{\text{mez uztur gr s}} \times DR_{\text{mez uztur gr s}} + M_{\text{atj gr s}} \times DR_{\text{atj uztur gr s}}) / DR_{\text{ceļ uztur gr s}}, \text{ kur:}$$

$M_{\text{rezer gr s}}$ – maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas lielums konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;

M_{ceļ uztur gr s}	– maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības maksas parametra maksas lielums konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;
M_{mez uztur gr s}	– maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalmes vietām, uzturēšanas un kustības vadības maksas parametra maksas lielums konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;
M_{atj gr s}	– maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas maksas parametra maksas lielums konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;
DR_{atj gr s}	– darbības rādītājam DR_{ceļ uztur gr s} atbilstošais bruto tonnu kilometru skaita prognozējamais darbības rādītājs plānošanas periodā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo atbilstošo maksas uzcenojuma lielumu MU_{atj gr s} ;
DR_{mez uztur gr s}	– darbības rādītājam DR_{ceļ uztur gr s} atbilstošais dzelzceļa satiksmē izmantoto vagonu skaita prognozējamais darbības rādītājs plānošanas periodā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo atbilstošo maksas uzcenojuma lielumu MU_{mez uztur gr s} ;
DR_{ceļ uztur gr s}	– vilcienu kilometru skaita prognozējamais darbības rādītājs plānošanas periodā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo atbilstošo maksas uzcenojuma lielumu MU_{ceļ uztur gr s} .

Maksas noteicējs nosaka un savā mājaslapā internetā publicē **M_{rezer gr s}** tādiem tirgus segmentiem, kuros plānošanas periodā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

48.¹ Maksas noteicējs nosaka un savā mājaslapā internetā publicē visu izmaksu parametru vienības vidējās tiešās izmaksas par attiecīgā tirgus segmenta 1 vilcienu kilometra darbības rādītāja vienību pieteikumu iesniedzēja konkrētās pakalpojumu grupas vilcieniem maksas aprēķināšanas shēmas 48.punktā paredzētajos tirgus segmentos, kuros pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus – **TI_{rezer gr s}** un to aprēķina saskaņā ar šādu formulu:

$$TI_{rezer gr s} = TI_{ceļ uztur gr} + (TI_{mez uztur gr} \times DR_{mez uztur gr s} + TI_{atj gr} \times DR_{atj uzt gr s}) / DR_{ceļ uztur gr s} , kur$$

TI_{rezer gr s}	– maksas noteicēja noteiktās visu izmaksu parametru vienības vidējās tiešās izmaksas par attiecīgā tirgus segmenta 1 vilcienu kilometra darbības rādītāja vienību attiecīgās pakalpojumu grupas konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (euro par vilcienu kilometru, bez pievienotās vērtības nodokļa);
TI_{ceļ uzt gr}	– 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_{mez uzt gr}	– dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalmes vietām, uzturēšanas un kustības vadības vidējās tiešās izmaksas viena dzelzceļa satiksmē izmantotā vagona pārvadājumu nodrošināšanai kravu kustībā;
TI_{atj gr}	– dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas vidējās tiešās izmaksas vienam nobrauktajam bruto tonnu kilometram plānošanas periodā kravu kustībā;
DR_{atj gr s}	– darbības rādītājam DR_{ceļ uztur gr s} atbilstošais bruto tonnu kilometru skaita prognozējamais darbības rādītājs plānošanas periodā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo atbilstošo maksas uzcenojuma lielumu MU_{atj gr s} ;

- DR** _{mez uztur gr s} – darbības rādītājam **DR** _{ceļ uztur gr s} atbilstošais dzelzceļa satiksmē izmantoto vagonu skaita prognozējamais darbības rādītājs plānošanas periodā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo atbilstošo maksas uzcenojuma lielumu **MU** _{mez uztur gr s};
- DR** _{ceļ uztur gr s} – vilcienu kilometru skaita prognozējamais darbības rādītājs plānošanas periodā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo atbilstošo maksas uzcenojuma lielumu **MU** _{ceļ uztur gr s}.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

XVI. Maksa vilcienu satiksmes pakalpojumiem, kuru satiksme šķērso vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas infrastruktūras tīklu Eiropas Savienībā

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).

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

XVII. Maksas lielumu aprēķins

50. Maksas noteicējs maksas lielumus katram maksas parametram _{param} attiecīgajā pakalpojumu grupā _{gr} konkrētam tirgus segmentam _s aprēķina, vidējo tiešo izmaksu vērtībai pievienojot katra parametra konkrētā tirgus segmenta _s uzcenojumu:

$$M_{\text{param gr s}} = TI_{\text{param gr}} + MU_{\text{param gr s}}.$$

50.¹ Maksas noteicējs var pieņemt lēmumu par infrastruktūras maksas indeksāciju atbilstoši 2.pielikumā norādītajai summārajai izmaksu indeksācijas likmei, kas aprēķināta kā katra izmaksu elementa svērtu normalizēšanas koeficientu summa, ievērojot katra attiecīgā izmaksu elementa īpatsvaru kopējās izmaksās. Indeksētos maksas lielumus aprēķina, koriģējot katru maksas lielumu **M** _{param gr s}, tam piemērojot attiecīgā perioda summāro izmaksu indeksācijas likmi. Lēmumu par infrastruktūras maksas lielumu indeksēšanu pieņem ne vēlāk kā 30 kalendāro dienu laikā pirms indeksēto maksas lielumu spēkā stāšanās.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 23.12.2019. noteikumiem)

51. Shēmas piektajā, sestajā, devītajā, desmitajā, vienpadsmitajā, četrpadsmitajā un piecpadsmitajā nodaļā minētās diferencētās infrastruktūras maksas kopējiem maksas lielumiem nepievieno, bet piemēro atbilstoši maksas iekasēšanas shēmai vai maksas noteicēja pieņemtam lēmumam. Shēmas divpadsmitajā un trīspadsmitajā nodaļā minēto maksu kopējiem maksas lielumiem nepievieno, bet piemēro atbilstoši maksas iekasēšanas shēmai vai maksas noteicēja pieņemtam lēmumam.

XVIII. Noslēguma jautājumi

52. Shēma grafiski ir attēlota 4.pielikumā.

53. Shēmā un tās aprēķinu formulās lietoto saīsinājumu atšifrējums atspoguļots shēmas 7.pielikumā.

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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

55. Shēma stājas spēkā ar tās publicēšanas brīdi.

56.

(Svītrots ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

57. Ja maksas noteicējs nevar līdzsvarot plānotās infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas ar ieņēmumiem no aprēķinātās infrastruktūras maksas, tas par to ziņo Satiksmes ministrijai.

58. Sūdzību par shēmu, atsevišķi publicētiem tās pielikumiem un to grozījumiem dzelzceļa infrastruktūras īpašnieks, infrastruktūras pārvaldītājs, pieteikuma iesniedzējs vai dzelzceļa pārvadātājs var iesniegt regulatīvajai iestādei ne vēlāk kā mēneša laikā no dienas, kad attiecīgā publikācija ir veikta.

AS "LatRailNet"

juridisko un administratīvo

lietu direktors

J.Šulcs

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.	PI ceļ uztur – pilnās dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un vispārējās izmaksas	–
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. ¹ 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.	PI mez uztur — dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības izmaksas	—
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.	PI atj — dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, atjaunošanas izmaksas	—
3.1.	sliežu ceļu, civilās infrastruktūras un saistīto pastāvīgo ierīču un drošības objektu atjaunošana	KTI atj gr — bruto tonnu km NI atj gr — 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.	PI elektr — vilces elektroapgādes iekārtu izmaksas (elektr)	—
4.1.	vilces elektroapgādes iekārtu uzturēšanas izmaksas	vilcieniem, kas izmanto elektrovilci
4.2.	vilces elektroapgādes iekārtu atjaunošanas izmaksas	vilcieniem, kas izmanto elektrovilci

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

Dzelzceļa infrastruktūras izmaksu normalizēšanas koeficienti

Izmaksu elementi	Normalizēšanas koeficienti	Normalizēšanas koeficientu vērtības 2020.gadā	Svērtie normalizēšanas koeficienti 2020.gadā
Darba samaksas fonds	No darba apjoma atkarīgās premiālās izmaksas	-	1,35%
	Patēriņa cenu indekss	2,50%	
	Strukturālo izmaiņu un citu noskaidroto notikumu cēloņu vērtējums	-	
Sociālās iemaksas	Darba samaksas fondu ietekmējošās vērtības	2,50%	0,33%
	Nodokļu likme	-	
Materiāli, kurināmais, elektroenerģija	Ražotāju cenu indekss vai tarifu likmes	2,70%	0,30%
	Veikto modernizācijas darbu un citu noskaidroto notikumu cēloņu vērtējums	-	
Pārējās izmaksas	Ražotāju cenu indekss	2,70%	0,59%
	Citu noskaidroto notikumu cēloņu vērtējums	-	
Summārā izmaksu indeksācijas likme			2,57%

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 23.12.2019. noteikumiem)

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 pārtī, 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

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

$\Delta I_{s'}$ 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		
vilciena prioritāte	prior	iekšzemes pārvadājumi	starptautiskie pārvadājumi	$V_{prior\ s} = 0$
		pārvadājumu pakalpojumam piešķirtā prioritāte uzlabo sniegto pakalpojumu salīdzinājumā ar konkurējošiem transporta veidiem		nav reģistrētas vilcienu koordinācijas procedūras
pakalpojumu saņēmēju intensitāte	intens	pilsētas vai reģionālie pasažieru pārvadājumi	starpilsētu pasažieru pārvadājumi	$V_{intens\ s} = 0$
		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 vilcienu satiksmes pakalpojumi	neregulāri pakalpojumi	$V_{integr\ pied\ s} = 0$
		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	nenoizīmīgs 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:

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

$ANP_{ij \text{ pārskats}}$ – 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;

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

$ANP_{ij \text{ plāns}}$ – 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	$M_{s1} = TI_s$	$M_{s2} = \dots$	$M_{s3} = \dots$	$M_{s4} = \dots$	$M_{s5} = PI_s$
	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;

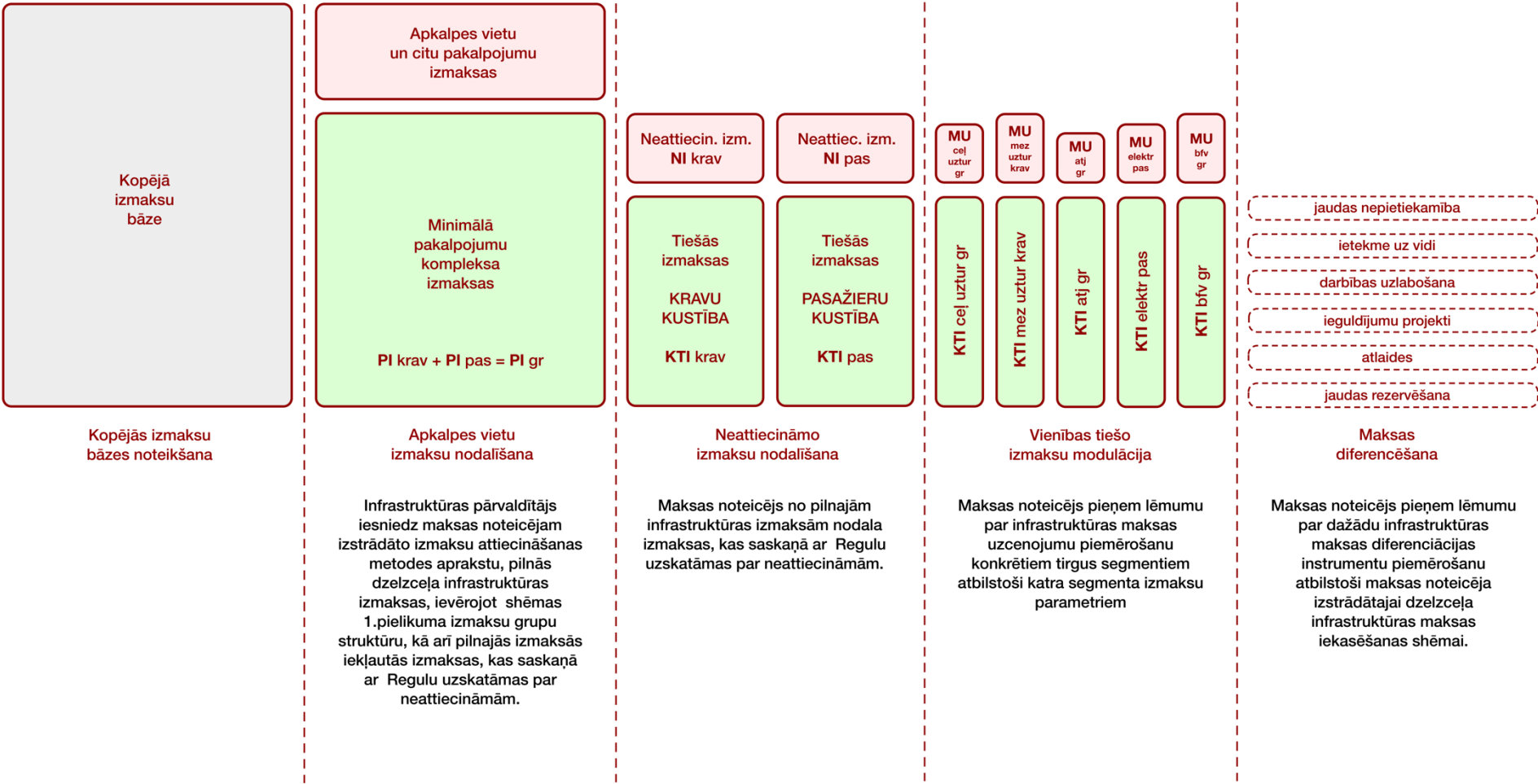
8. nosakot kritēriju R_s un J_s vērtības, tās izsaka decimālskaitļos un noapaļo līdz 2 zīmēm aiz komata, un samazina līdz 1, ja tās pārsniedz šo vērtību;

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							
		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 mērķetinga aktivitātes
Iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem									
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
R sviv krav = 1,11									
Iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem: regulāri pārvadājumi/neregulāri pārvadājumi									
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
R reg sviv krav = 1,14									
R nereg sviv krav = 1,11									
Citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību (t.i. kravu pārvadājumi iekšzēmē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros)									
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
R citi krav = 1,04									
Citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību: regulāri pārvadājumi/neregulāri pārvadājumi									
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
R reg citi krav = 1,04									
R nereg citi krav = 1,02									

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

Maksas aprēķināšanas shēmas grafisks attēlojums



Dzelzceļa pārvadājumu tirgus segmentu saraksts

Tirgus segmenta nosaukums	Tirgus segmenta s apzīmējums	Tirgus segmenta noteikšanas pazīmes		
		kravu kustībā - vilciena indekss		Citas īpašas tirgus segmenta noteikšanas pazīmes
		pirmā grupa	trešā grupa	
		pasažieru kustībā - vilciena maršruts		
		sākuma stacija	gala stacija	
Platsliežu tīkla daļā				
pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu	sab pak pas	maršruta sākuma stacija LDZ tīklā	maršruta gala stacija LDZ tīklā	pieteikumu iesniedzēji, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23. oktobra regulas (EK) Nr. 1370/2007 izpratnē
citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi	citi pas	maršruta sākuma stacija LDZ tīklā vai ārpus tā	maršruta gala stacija LDZ tīklā vai ārpus tā	pieteikuma iesniedzējam gada jaudas sadales plānā ir apstiprināti konkrēti vilcienu ceļi vai vilcienu ceļi piešķirti ārpusplāna vilcieniem
regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	reg sviv krav	nosūtīšanas stacija LDZ tīklā	saņemšanas stacija LDZ tīklā	kravu operācijām ar EEZ izcelsmes kravām, ir pieļaujamas operācijas ar citu kravas vagonu grupu pārstrādes stacijās LDZ tīklā, ja vilcienam netiek mainīts vilciena indekss
neregulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem	nereg sviv krav	nosūtīšanas stacija LDZ tīklā	saņemšanas stacija LDZ tīklā	segmentu izmanto arī regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumiem ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem, ja nav veikta dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas apmaksa, kravu operācijām ar EEZ izcelsmes kravām, ir pieļaujamas operācijas ar citu kravas vagonu grupu pārstrādes stacijās LDZ tīklā, ja vilcienam netiek mainīts vilciena indekss
konteineru kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	kontein krav	nosūtīšanas stacija LDZ tīklā vai ārpus tā (EEZ ietvaros)	saņemšanas stacija LDZ tīklā vai ārpus tā (EEZ ietvaros)	kravu operācijām ar EEZ izcelsmes kravām bez pārstrādes vagonu piekabināšanas vai atkabināšanas LDZ tīkla stacijās
citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	citi krav	nosūtīšanas stacija LDZ tīklā vai ārpus tā (EEZ ietvaros)	saņemšanas stacija LDZ tīklā vai ārpus tā (EEZ ietvaros)	kravu operācijām ar EEZ izcelsmes kravām, ir pieļaujamas operācijas ar citu kravas vagonu grupu pārstrādes LDZ tīkla stacijās, ja vilcienam netiek mainīts vilciena indekss
Šaursliežu tīkla daļā				
pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu	sab pak pas	maršruta sākuma stacija LDZ šaursliežu tīkla daļā	maršruta gala stacija LDZ šaursliežu tīkla daļā	pieteikumu iesniedzēji, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23. oktobra regulas (EK) Nr. 1370/2007 izpratnē
citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi	citi pas	maršruta sākuma stacija LDZ šaursliežu tīkla daļā	maršruta gala stacija LDZ šaursliežu tīkla daļā	pieteikuma iesniedzējam gada jaudas sadales plānā ir apstiprināti konkrēti vilcienu ceļi vai vilcienu ceļi piešķirti ārpus gada infrastruktūras jaudas sadales plāna

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

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 apkalmes 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 apkalmes vietām, uzturēšanas un kustības vadības kopējās tiešās izmaksas plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā;

$DR_{mez\ uztur\ 1520}$ – valsts robežas šķērsošanas vietās¹¹ un robežstacijās (Meitene, Lugaži un Reņģe) faktiski aizlaisto un pieņemto vilcienu skaita un sauszemes tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā faktiski pieņemto vilcienu skaita darbības rādītājs plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 25.02.2020. noteikumiem)

1.3. infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas tiešās izmaksas vienam iedalītajam vilcienu ceļam starptautiskajā 1520 kustībā $TI_{bfv\ 1520}$ nosaka $TI_{bfv\ krav\ 1520}$ 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:

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

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

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

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

¹¹ 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)

kustības pakalpojumu sīkākai sadalīšanai tirgus segmentos pēc pārvadātajām 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 pārvadātāji 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:

$$\mathbf{MP}_{\text{param 1520 s}} = ((\mathbf{PI}_{\text{param 1520}}' - \mathbf{KTI}_{\text{param 1520}}) / \mathbf{DR}_{\text{param 1520}}) \times \mathbf{mcb}_{1520 s} , \text{ kur}$$

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 pārvadātāju 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:

$$\mathbf{M}_{\text{ceļ uztur 1520 s}} = \mathbf{TI}_{\text{ceļ uztur 1520}} + \mathbf{MP}_{\text{ceļ uztur 1520 s}} ;$$

$$\mathbf{M}_{\text{mez uztur 1520 s}} = \mathbf{TI}_{\text{mez uztur 1520}} + \mathbf{MP}_{\text{mez uztur 1520 s}} .$$

6. Maksas lielumu **M**_{mez uztur 1520 s} sadala starp pārvadātāju, kas veic pārvadājumus pierobežas iecirkņos (Daugavpils – Indra – Valsts robeža, Rēzekne – Zīlupe – Valsts robeža, Valsts robeža – Kārsava – Rēzekne, Daugavpils – Kurcums – Valsts robeža, Valsts robeža – Eglaine – Daugavpils) vai caur robežstacijām (Meitene, Lugaži un Reņģe) un vilciena sastāva nākamo pārvadātāju, ja tāds ir, kas turpina kustību no Jelgavas, Šķirotavas, Rēzeknes un Daugavpils stacijām, ievērojot maksas noteicēja noteikto 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 un publicē maksas noteicēja mājaslapā internetā.

Ja pierobežas iecirkņos (Daugavpils – Indra – Valsts robeža, Rēzekne – Zīlupe – Valsts robeža, Valsts robeža – Kārsava – Rēzekne, Daugavpils – Kurcums – Valsts robeža, Valsts robeža – Eglaine – Daugavpils) pārvadājumus Latvijā licencētu pārvadātāju uzdevumā veic trešo valstu izcelsmes

pārvadātājs, kam nav noslēgts līgums ar infrastruktūras pārvaldītāju par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, tad infrastruktūras maksas lielumus $M_{\text{param 1520 s}}$ šajos iecirkņos piemēro vilciena sastāva nākamajam pārvadātājam, kas turpina kustību no Rēzeknes vai Daugavpils stacijām, bet, ja pārvadājumos iesaistīti vairāki pārvadātāji, maksas lielumu $M_{\text{param 1520 s}}$ sadala starp pārvadātājiem, kuru uzdevumā šādi pārvadājumi tika veikti, tas ir, pirmajam pārvadātājam, kas turpina kustību no Rēzeknes vai Daugavpils stacijām, izrakstot rēķinu pārējiem pārvadātājiem atbilstoši katra pārvadātāja vagonu skaita proporcijai konkrētajā vilcienā un veicot savstarpējus norēķinus.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 23.03.2020. noteikumiem)

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

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 17.06.2019. noteikumiem)

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 sīkākās 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 pārī, 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 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 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 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 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 vagonš ir viena kravas vienība un vagoni maršrutā tiek piekabināti un atkabināti	C 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 pārr, 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 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 pārvadājamās produkcijas	Politiskās attiecības	Citu transporta pakalpojumu sniedzēju mērķetinga aktivitātes
Starptautiskā 1520 kustība									
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
R₁₅₂₀ = 1,03									
Starptautiskā 1520 kustība:									
regulāri pārvadājumi/neregulāri pārvadājumi/vieglsvara pārvadājumi									
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
R_{reg 1520} = 1,04									
R_{nereg 1520} = 1,00									
R_{vieglsv 1520} = 0,96									

9. Maksas noteicējs maksas palielinājuma lielumus **MP_{param 1520 s}** starptautiskajā 1520 kustībā piemēro šādos tirgus segmentos:

Tirgus segmenta nosaukums	Tirgus segmenta s apzīmējums	Tirgus segmenta noteikšanas pazīmes		Citas īpašas tirgus segmenta noteikšanas pazīmes
		kravu kustībā - vilciena indekss		
		pirmā grupa	trešā grupa	
Starptautiskā 1520 kustība				
regulāras satiksmes kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	reg 1520	nosūtīšanas stacija ārpus EEZ	pieostu saņemšanas stacija LDZ tīklā, saņemšanas stacija LDZ tīklā vai ārpus tā (EEZ ietvaros)	kravu pārvadājumiem no trešajām valstīm vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, bez apstrādes pārstrādes, vagonu piekabināšanas vai atkabināšanas stacijā, vilciens ietilpst starptautisko konteineru vilcien sarakstā
		nosūtīšanas pieeostu stacija LDZ tīklā, nosūtīšanas stacija LDZ tīklā vai ārpus tā (EEZ ietvaros)	saņemšanas stacija ārpus EEZ	
		nosūtīšanas stacija ārpus EEZ	saņemšanas stacija ārpus EEZ	
citi kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā	citi 1520	nosūtīšanas stacija ārpus EEZ	pieostu saņemšanas stacija LDZ tīklā, saņemšanas stacija LDZ tīklā vai ārpus tā (EEZ ietvaros)	kravu pārvadājumiem no trešajām valstīm vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, ir pieļaujama citu grupu vagonu piekabināšana pārstrādes, vagonu piekabināšanas vai atkabināšanas stacijā, ja tajā netiek mainīts vilciena indekss
		nosūtīšanas pieeostu stacija LDZ tīklā, nosūtīšanas stacija LDZ tīklā vai ārpus tā (EEZ ietvaros)	saņemšanas stacija ārpus EEZ	
		nosūtīšanas stacija ārpus EEZ	saņemšanas stacija ārpus EEZ	

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 30.09.2019. noteikumiem)

10. Maksas noteicējs ir konstatējis potenciālu tirgus segmentu (vieglsvara kravu pārvadājumu pakalpojumi starptautiskajā 1520 kustībā, izmantojot iepriekš rezervētus pāra vilcienus ceļus – vieglsv 1520)¹² starptautiskajā 1520 kustībā citi 1520 tirgus segmenta sastāvā ar atšķirīgu konkurētspējas vērtēšanas kritērija **R_s** vērtību, kuram atšķirīgs maksas palielinājuma lielums var tikt noteikts, ja jaudas sadalītājam tiek iesniegts pieteikuma iesniedzēja iesniegums pāra vilcienus ceļu iedalīšanai un atbilstoši tiek veikta kritēriju **C_s** un **V_s** vērtību noteikšana, līdz tam šāda veida pakalpojumus saglabājot kā citi 1520 tirgus segmenta sastāvdaļu un piemērojot tiem citi 1520 noteikto maksas palielinājuma lielumu **MP_{param 1520 citi 1520}**.

¹² Pilnsastāva vilcieniem (vismaz 54 vagoni), kuros katra vagona maksimālais neto svars nepārsniedz 23 tonnas

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:

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

- KM** $_{1520\ s}$ – dzelzceļa pārvadātāja veicamais maksājums par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā (euro);
- M** $_{ceļ\ uztur\ 1520\ s}$ – 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** $_{ceļ\ uztur\ 1520\ s}$ – attiecīgajā norēķinu periodā ar dzelzceļa pārvadātāja kravas vilcieniem starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā faktiski nobrauktie vilcienu kilometri;
- M** $_{mez\ uztur\ 1520\ s}$ – 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 vilcienu, bez pievienotās vērtības nodokļa);
- DR** $_{mez\ uztur\ 1520\ s}$ – attiecīgajā norēķinu periodā ar dzelzceļa pārvadātāja kravas vilcieniem starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā valsts robežas šķērsošanas vietās¹³ un robežstacijās (Meitene, Lugaži un Reņģe) faktiski aizlaisto un pieņemto vilcienu skaits un sauszemes tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā faktiski pieņemto vilcienu skaits;

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 25.02.2020. noteikumiem)

- N** – nodevas un nodokļi, kurus dzelzceļa pārvadātājs maksā saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem tiesību aktiem (euro).

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 23.12.2019. noteikumiem)

13. Ja saskaņā ar šā pielikuma 8.punktu, pamatojoties uz integrētā piedāvājuma kritēriju vai uz pieteikumu iesniedzēju norādīto apjoma elastību J_s vērtības vērtēšanā, starptautiskajā 1520 kustībā tiek izdalīti tirgus segmenti, kuros pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, šādiem segmentiem maksas noteicējs var piemērot dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma

¹³ 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)

maksas $M_{\text{rezer 1520 s}}$. Katrā no šādiem tirgus segmentiem dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas $M_{\text{rezer 1520 s}}$ nosaka kā konkrētā segmenta visu parametru maksu $M_{\text{param 1520 s}}$ apvienojumu, kas izteikts kā vidējā maksa par attiecīgā tirgus segmenta 1 vilcienu kilometra darbības rādītāja vienību saskaņā ar šādu formulu:

$$M_{\text{rezer 1520 s}} = M_{\text{ceļ uztur 1520 s}} + (M_{\text{mez uztur 1520 s}} \times DR_{\text{mez uztur 1520 s}}) / DR_{\text{ceļ uztur 1520 s}}, \text{ kur}$$

$M_{\text{rezer 1520 s}}$	– dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas lielums starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (euro par vilcienu kilometru, bez pievienotās vērtības nodokļa);
$M_{\text{ceļ uztur 1520 s}}$	– dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas, kustības vadības un atjaunošanas maksas parametra maksas lielums starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (euro par vilcienu kilometru, bez pievienotās vērtības nodokļa);
$M_{\text{mez uztur 1520 s}}$	– dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalmes vietām, uzturēšanas un kustības vadības maksas parametra maksas lielums starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (euro par vilcienu, bez pievienotās vērtības nodokļa);
$DR_{\text{mez uztur 1520 s}}$	– darbības rādītājam $DR_{\text{ceļ uztur 1520 s}}$ atbilstošais no valsts robežas šķērsošanas vietām ¹⁴ , kā arī robežstacijām (Meitene, Lugaži un Reņģe) faktiski aizlaisto un pieņemto kravas vilcienu skaita un sauszemes tranzītkustībā pēdējā uzskaites stacijā faktiski pieņemto vilcienu skaita prognozējamais darbības rādītājs plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo atbilstošo maksas palielinājuma lielumu $MP_{\text{mez uztur 1520 s}}$;
$DR_{\text{ceļ uztur 1520 s}}$	– vilcienu kilometru skaita prognozējamais darbības rādītājs plānošanas periodā starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, kas ņemts vērā, nosakot spēkā esošo atbilstošo maksas palielinājuma lielumu $MP_{\text{ceļ uztur 1520 s}}$.

Maksas noticecējs nosaka un savā mājaslapā internetā publicē maksas lielumu $M_{\text{rezer 1520 s}}$ tādiem tirgus segmentiem, kuros plānošanas periodā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 23.03.2020. noteikumiem)

14. Shēmas 6.pielikuma 13.punktā minēto dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksu starptautiskajā 1520 kustībā pieteikumu iesniedzējiem un pārvadātājiem piemēro, ievērojot šādu norēķinu kārtību:

14.1. Norēķinu atskaites periods ir kārtējais kalendārais mēnesis;

14.2. Pieteikumu iesniedzēji iepriekš rezervētus vilcienu ceļus starptautiskajā 1520 kustībā jaudas sadalītājam piesaka vismaz 15 dienas pirms kārtējā kalendārā mēneša 1.datuma, un par pieteikto rezervēto vilcienu ceļu skaitu kārtējam kalendārajam mēnesim infrastruktūras pārvaldītājs tiem piemēro sākotnējo maksājumu 10% apmērā no konkrētā tirgus segmenta dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas $M_{\text{rezer 1520 s}}$ lieluma, ievērojot šādu formulu:

$$NKM_{\text{rezer 1520 s}} = 0,1 \times M_{\text{rezer 1520 s}} \times DR_{\text{ceļ uztur 1520 s}} + N, \text{ kur}$$

¹⁴ 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)

NKM rezer 1520 s	– pieteikumu iesniedzēja veicamais sākotnējais dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksājums starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (<i>euro</i>);
M rezer 1520 s	– maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas lielums starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (<i>euro</i> par vilcienu kilometru, bez pievienotās vērtības nodokļa);
DR ceļ uztur 1520 s	– pieteikumu iesniedzēja starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, pieteiktais vilcienu kilometru darbības rādītāja lielums nākamajā kalendārajā mēnesī;
N	– nodevas un nodokļi, kurus pieteikumu iesniedzējs maksā saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem tiesību aktiem (<i>euro</i>);

14.3. Gala maksājumu par faktiski rezervēto vilcienu ceļu izmantošanu piemēro faktiskajam pārvadātājam 90% apmērā no konkrētā tirgus segmenta dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas **M** rezer 1520 s lieluma, tam pieskaitot uz tiešajām izmaksām balstītu piemaksu par pārsniegto vilcienu kilometru apjomu, ievērojot šādu formulu:

$$\mathbf{KM}_{\text{rezer 1520 s}} = 0,9 \times \mathbf{M}_{\text{rezer 1520 s}} \times \mathbf{DR}_{\text{ceļ uztur 1520 s}} + \mathbf{TI}_{\text{rezer 1520 s}} \times \Delta \mathbf{DR}_{\text{ceļ uztur 1520 s}} + \mathbf{N}, \text{ kur}$$

KM rezer 1520 s	– dzelzceļa pārvadātāja veicamais dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma gala maksājums starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (<i>euro</i>);
M rezer 1520 s	– maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas lielums starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (<i>euro</i> par vilcienu kilometru, bez pievienotās vērtības nodokļa);
DR fakt ceļ uztur 1520 s	– dzelzceļa pārvadātāja starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, faktiskais vilcienu kilometru darbības rādītāja lielums;
$\Delta \mathbf{DR}$ ceļ uztur 1520 s	– dzelzceļa pārvadātāja starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, pārsniegtais vilcienu kilometru darbības rādītāja lielums;
TI rezer 1520 s	– maksas noteicēja noteiktās visu izmaksu parametru vienības vidējās tiešās izmaksas par attiecīgā tirgus segmenta 1 vilcienu kilometra darbības rādītāja vienību starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (<i>euro</i> par vilcienu kilometru, bez pievienotās vērtības nodokļa);
N	– nodevas un nodokļi, kurus pieteikumu iesniedzējs maksā saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem tiesību aktiem (<i>euro</i>);

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 13.05.2020. noteikumiem)

14.4. Rēķinu un norēķinu informāciju par shēmas 6.pielikuma 14.2. apakšpunktā minēto maksājumu infrastruktūras pārvaldītājs nosūta ne vēlāk kā 5 dienas pirms sekojošā kalendārā mēneša, uz kuru attiecas minētais rēķins, pirmās dienas;

14.5. Rēķinu un norēķinu informāciju par shēmas 6.pielikuma 14.3. apakšpunktā minēto maksājumu infrastruktūras pārvaldītājs nosūta kopā ar rēķinu un norēķinu informāciju par kravu pārvadājumiem divas reizes nedēļā.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 23.03.2020. noteikumiem)

15. Ja pieteikumu iesniedzējam iedalītais vilcienu ceļš šā pielikuma 13.punktā paredzētajos tirgus segmentos, kuros pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, tiek atcelts jaudas sadales shēmas 20.2.apakšpunktā minētajos gadījumos un attiecīgais pieteikumu iesniedzējs nav piekritis tā pārceļšanai citā infrastruktūras pārvaldītāja piedāvātajā laikā vai maršrutā, tad infrastruktūras pārvaldītājs kompensē iekasēto shēmas 6.pielikuma 14.2.apakšpunktā minēto sākotnējo dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksājumu, samazinot kārtējo dzelzceļa pārvadātāja maksājumu par iepriekš rezervētu vilcienu ceļu faktisko izmantošanu, piemērojot kompensāciju **AM** rezer 1520 s, ko nosaka saskaņā ar šādu formulu:

$$\mathbf{AM}_{\text{rezer 1520 s}} = 0,1 \times \mathbf{M}_{\text{rezer 1520 s}} \times \mathbf{DR}_{\text{ceļ uztur 1520 s}} + \mathbf{N}, \text{ kur}$$

- | | |
|----------------------------|--|
| AM rezer 1520 s | – dzelzceļa pārvadātājam piemērojamā kopējā dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksājuma kompensācija par atceltajiem vilcienu ceļiem starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (<i>euro</i>); |
| M rezer 1520 s | – maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas lielums starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (<i>euro</i> par vilcienu kilometru, bez pievienotās vērtības nodokļa); |
| DR ceļ uztur 1520 s | – dzelzceļa pārvadātāja starptautiskajā 1520 kustībā konkrētā tirgus segmentā, kurā pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus, vilcienu kilometru darbības rādītāja lielums aizvadītajā kalendārajā mēnesī atbilstoši faktiski atcelto vilcienu ceļu skaitam un to garumam; |
| N | – nodevas un nodokļi, kurus infrastruktūras pārvaldītājam maksā saskaņā ar Latvijas Republikā spēkā esošajiem tiesību aktiem (<i>euro</i>). |

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 13.05.2020. noteikumiem)

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'** – koriģēta **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:

ceļ 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 *ceļ uztur krav* – dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības neattiecināmās izmaksas (NI) kravu kustības nodrošināšanai

ΔPI *infpr ceļ uztur krav* – 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:

pārslodz – 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:

ceļ 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 – jebkuram 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 (pieteikuma nodrošinājuma maksājums);

apj – apjoma atlaide;

opt nosl – tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide;

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

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 17.06.2019. noteikumiem)

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;

bftv – 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_{ceļ uztur krav s} – maksas noteicēja noteikts dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadības maksas parametra maksas lielums konkrētā tirgus segmentā kravu kustībā

A_{apj atj pas sab pak pas} – 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_e** – pašu kapitāla atdeves likme;

4.5. **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;

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 pārvaldītāju 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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

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_{bfv} , pievienojot tai saprātīgas peļņas normu P_{bfv} , 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 vadības¹⁵ 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 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

¹⁵ Dzelzceļa likuma 13.¹panta trešās daļas izpratnē

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.

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 29.04.2019. noteikumiem)

10. Ja faktiski sagaidāmā būtisko funkciju veikšanas pilno izmaksu vērtība iepriekšējā plānošanas perioda beigās $PI^{n-1}_{bfv\ gr\ sagaid}$ ir vairāk kā par 3% mazāka par iepriekšējam plānošanas periodam prognozēto būtisko funkciju veikšanas pilno izmaksu vērtību $PI^{n-1}_{bfv\ gr}$, kas tika iekļauta aprēķinā, nosakot iepriekšējā plānošanas perioda pieteikuma nodrošinājuma maksājumu lielumus $M_{rezer\ bfv\ gr}$, tad būtisko funkciju veicējs samazina nākamā plānošanas perioda būtisko funkciju veikšanas pilnās izmaksas $PI_{bfv\ gr}$ par izmaksu korekcijas vērtību $IK^n_{bfv\ gr}$, kuru nosaka ar šādu formulu:

$$IK^n_{bfv\ gr} = PI^{n-1}_{bfv\ gr} - PI^{n-1}_{bfv\ gr\ sagaid}, \text{ kur}$$

- | | |
|------------------------------|--|
| $IK^n_{bfv\ gr}$ | – attiecīgās pakalpojumu grupas būtisko funkciju veikšanas izmaksu korekcija nākamajā plānošanas periodā n ; |
| $PI^{n-1}_{bfv\ gr\ sagaid}$ | – attiecīgās pakalpojumu grupas būtisko funkciju veikšanas pilno izmaksu sagaidāmā izpilde iepriekšējā plānošanas periodā $n-1$; |
| $PI^{n-1}_{bfv\ gr}$ | – attiecīgās pakalpojumu grupas būtisko funkciju veikšanas pilno izmaksu vērtība iepriekšējā plānošanas periodā, kas tika iekļauta aprēķinā, nosakot iepriekšējā plānošanas perioda pieteikuma nodrošinājuma maksājumu lielumus; |
| n | – nākamais plānošanas periods jeb vilcienu kustības gada grafika periods. |

(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar 06.11.2019. noteikumiem)