



Laidiens: 20.07.2016., Nr. 138

Oficiālās publikācijas Nr.: 2016/138.5

Ministru kabineta noteikumi Nr. 471

Rīgā 2016. gada 15. jūlijā (prot. Nr. 36 13. §)

Noteikumi par dzelzceļa tīklā piemērojamiem darbības uzlabošanas shēmas pamatprincipiem

*Izdoti saskaņā ar Dzelzceļa likuma
11.panta devīto daļu*

1. Noteikumi nosaka darbības uzlabošanas shēmas (minēta Dzelzceļa likuma 11. panta devītajā daļā) pamatprincipus, kurus piemēro visā publiskās lietošanas dzelzceļa tīklā.

2. Darbības uzlabošanas shēmas pamatprincipi ir šādi:

2.1. lai sasniegtu saskaņoto darbības precizitātes līmeni un neapdraudētu pakalpojuma ekonomisko dzīvotspēju, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs (turpmāk – būtisko funkciju veicējs) vienojas ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju (turpmāk – pārvaldītājs) un pieteikuma iesniedzējiem par darbības uzlabošanas shēmas galvenajiem parametriem, jo īpaši kavējumu vērtību, kas var būt izteikta gan kā finansiāla vērtība, gan kā laika vienība, to maksājumu robežvērtībām, kas saskaņā ar darbības uzlabošanas shēmu ir maksājami gan par atsevišķiem pārvaldātāja vilcienu braucieniem, gan par visiem pārvaldātāja vilcienu braucieniem noteiktā laikposmā;

2.2. pārvaldītājs vismaz piecas dienas pirms vilciena brauciena paziņo pārvaldātājiem vilcienu kustības grafiku. Pamatojoties uz minēto grafiku, tiek aprēķināti kavējumi. Paziņošanas laiks tiem pārvaldātājiem, kas sniedz starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumus no trešajām valstīm vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, ir vismaz 12 stundas. Nepārvaramas varas apstākļu dēļ vai vilcienu kustības grafika pēdējā brīža izmaiņu gadījumā būtisko funkciju veicējs var noteikt īsāku paziņošanas laiku;

2.3. ja iespējams, kavējumus attiecina uz vienu iesaistīto pusi, ņemot vērā gan atbildību par traucējumu izraisīšanu, gan spēju atjaunot normālus vilcienu satiksmes apstākļus;

2.4. kavējumi iedalāmi kādā no šo noteikumu pielikumā minētajām kavējumu grupām un apakšgrupām;

2.5. pārvaldītājs pēc iespējas drīzāk paziņo pārvaldātājiem maksājumu aprēķinu, kas veikts saskaņā ar darbības uzlabošanas shēmu. Minētajā aprēķinā ietver visus vilcienu braucienus ar kavējumiem laikposmā, kas nepārsniedz vienu mēnesi;

2.6. maksājumu aprēķinā ņem vērā vidējo kavēšanos vilcienu satiksmes pakalpojumiem ar līdzīgām precizitātes prasībām;

2.7. domstarpību gadījumā, kas skar darbības uzlabošanas shēmu, ir pieejama arī domstarpību izšķiršanas procedūra, lai ātri atrisinātu attiecīgos jautājumus. Domstarpību izšķiršanas procedūras piemērošana neierobežo tiesības iesniegt sūdzību saistībā ar darbības uzlabošanas shēmu Valsts dzelzceļa administrācijā un tās pilnvaras attiecībā uz šādu sūdzību izskatīšanu. Domstarpību izšķiršanas procedūru izstrādā un apstiprina būtisko funkciju veicējs, un tai ir jābūt objektīvai attiecībā uz iesaistītajām pusēm. Ja piemēro šo procedūru, lēmumu pieņem 10 darbdienu laikā;

2.8. reizi gadā pārvaldītājs publicē savā tīmekļvietnē informāciju par gada vidējo darbības precizitātes līmeni, ko sasnieguši pārvaldītāji, pamatojoties uz galvenajiem parametriem, par kuriem panākta vienošanās darbības uzlabošanas shēmā.

3. Darbības uzlabošanas shēmu piemēro no brīža, kad stājas spēkā maksas aprēķināšanas shēma, kas izstrādāta un apstiprināta saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11. panta pirmo daļu, atbilstoši maksas aprēķināšanas shēmā minētajiem nosacījumiem.

Informatīva atsauce uz Eiropas Savienības direktīvu

Noteikumos iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.

Ministru prezidents

Māris Kučinskis

Satiksmes ministra vietā –

zemkopības ministrs

Jānis Dūklavs

Pielikums

Ministru kabineta

2016. gada 15. jūlija

noteikumiem Nr. 471

Kavējumu grupas un apakšgrupas

1. Kavējumu cēloņi, kas saistībā ar ekspluatācijas vai plānošanas pārvaldību attiecināmi uz pārvaldītāju vai būtisko funkciju veicēju:

1.1. vilcienu kustības grafika veidošana;

1.2. vilciena sastāva veidošana;

1.3. ekspluatācijas procedūras kļūdas;

1.4. prioritātes noteikumu nepareiza piemērošana;

1.5. personāls;