



APSTIPRINĀTS
ar VAS "Latvijas dzelzceļš"
akcionāru sapulces 19.05.2025.
protokola lēmumu Nr. A1.1/3-1

KONSOLIDĒTAIS 2024. GADA PĀRSKATS

Saturs

Informācija par Koncerna mātes sabiedrību	3
Vadības ziņojums	5
Koncerna ilgtspējas ziņojums	19
Neatkarīga revidenta apliecinājuma ziņojums par ilgtspējas ziņojumu	214
Konsolidētie finanšu pārskati	219
Konsolidētais peļņas vai zaudējumu pārskats	219
Konsolidētais pārskats par finanšu stāvokli	220
Konsolidētais pašu kapitāla izmaiņu pārskats	223
Konsolidētais naudas plūsmu pārskats	224
Konsolidēto finanšu pārskatu pielikumi	226
Neatkarīgu revidentu ziņojums par konsolidēto gada pārskatu	273





Koncerna mātes sabiedrības nosaukums	LATVIJAS DZELZCEĻŠ
Koncerna mātes sabiedrības juridiskais statuss	Valsts akciju sabiedrība
Adrese	Emīlijas Benjamiņas iela 3, Rīga, LV-1547
Vienotais reģistrācijas numurs	40003032065
Reģistrācijas datums	01.10.1991.
Uzņēmumu reģistrā	10.09.2004.
Reģistrācijas datums Komercreģistrā	Rīga
Reģistrācijas vieta	10.09.2004.
Komersanta reģistrācijas apliecības izdošanas datums	Latvijas Republika (100%)
Akcionārs	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija
Kapitāla daļu turētājs	Emīlijas Benjamiņas iela 3, Rīga, LV-1743
Pārraudzības institūcija	Sabiedrības padome
Padome	Andris LIEPIŅŠ, padomes priekšsēdētājs no 07.06.2024., padomes priekšsēdētāja vietnieks līdz 06.06.2024. Reinis CEPLIS, padomes loceklis Andis VEINBERGS, padomes loceklis no 12.02.2025.
Pārvaldes institūcija	Sabiedrības valde
Valde	Artis GRINBERGS, valdes priekšsēdētājs no 10.06.2024. Rinalds PĻAVNIEKS, valdes loceklis no 10.06.2024., valdes priekšsēdētājs līdz 10.06.2024. Mārtiņš ĶEŅĢIS, valdes loceklis no 01.07.2024. Vita BALODE-ANDRŪSA, valdes locekle līdz 10.06.2024.
Revidenta nosaukums, adrese un atbildīgā zvērinātā revidente	KPMG Baltics SIA reģistrācijas Nr. 40003235171 LZRA komercsabiedrības licence Nr. 55 Roberta Hirša iela 1, Rīga, LV-1045 Latvija Atbildīgā zvērinātā revidente Armine Movsisjana Sertifikāts Nr. 178
Pārskata gads	2024. gada 1. janvāris – 2024. gada 31. decembris



SIA “LDZ CARGO”	
Vienotais reģistrācijas numurs	40003788421
Adrese	Dzirnavu iela 147, k-1, Rīga, LV-1050
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - VAS “Latvijas dzelzceļš”
Pārskata gads	01.01.2024. – 31.12.2024.
SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”	
Vienotais reģistrācijas numurs	40003788351
Adrese	Vilhelma Purvīša iela 21, Rīga, LV-1050
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - VAS “Latvijas dzelzceļš”
Pārskata gads	01.01.2024. – 31.12.2024.
SIA “LDZ Loģistika”	
Vienotais reģistrācijas numurs	40003988480
Adrese	Dzirnavu iela 147, k-2, Rīga, LV-1050
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - VAS “Latvijas dzelzceļš”
Pārskata gads	01.01.2024. – 31.12.2024.
SIA “LDZ apsardze”	
Vienotais reģistrācijas numurs	40003620112
Adrese	Zasas iela 5-3, Rīga, LV-1057
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - VAS “Latvijas dzelzceļš”
Pārskata gads	01.01.2024. – 31.12.2024.
AS “LatRailNet”	
Vienotais reģistrācijas numurs	40103361063
Adrese	Pērses iela 8, Rīga, LV-1011
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - VAS “Latvijas dzelzceļš”
Pārskata gads	01.01.2024. – 31.12.2024.



KONCERNA MĀTES
SABIEDRĪBA

VADĪBAS
ZIŅOJUMS

PEĻŅAS VAI
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU
PĀRSKATS

FINANŠU
PĀRSKATU
PIELIKUMI

NEATKARĪGU
REVIDENTU
ZIŅOJUMS

VADĪBAS ZIŅOJUMS PAR “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” KONCERNA SAIMNIECISKO DARBĪBU 2024. GADĀ

“Latvijas dzelzceļš” Koncerna raksturojums

“Latvijas dzelzceļš” koncerns (turpmāk tekstā – Koncerns) pārvalda publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, sniedz dzelzceļa transporta pakalpojumus un ar tiem saistītus pakalpojumus.

Koncernā ietilpst: Koncerna mātes sabiedrība – valsts akciju sabiedrība “Latvijas dzelzceļš” (turpmāk tekstā – LDz), SIA “LDZ CARGO”, SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”, SIA “LDZ apsardze”, SIA “LDZ Loģistika”, AS “LatRailNet”.

LDz pamatkapitāls 2024. gada 31. decembrī ir 374 420 tūkst. EUR, kas sastāv no 374 419 791 akcijas. Visu akciju īpašnieks ir Latvijas Republika, un tās ir pilnībā apmaksātas. Valsts kapitāla daļas turētājs akciju sabiedrībā ir Satiksmes ministrija. 2024. gadā pamatkapitāls tika palielināts, atbilstoši Ministru kabineta 2024. gada 17. decembra rīkojumam Nr. 1120 “Par valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” pamatkapitāla palielināšanu”, ieguldot tajā valsts budžeta līdzekļus 46 798 tūkst. EUR apmērā, lai nodrošinātu valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja (VAS “Latvijas dzelzceļš”) finanšu līdzsvaru par 2022. gadu (nesegto daļu) un 2023. gadu.

Lai nodrošinātu Koncerna biznesa virzienu attīstību un konkurētspēju, ir izstrādāta vienota Koncerna stratēģija un mērķi, nodrošinot optimālu ražošanas un investīciju resursu sadalījumu starp biznesa virzieniem un Koncerna sabiedrībām, lēmumu pieņemšanas koordināciju un efektīvu to īstenošanas kontroli. LDz pārstāv Koncerna intereses starptautiskā līmenī.

LDz sniedz Dzelzceļa likuma 12.¹ panta pirmajā daļā minēto publiskās lietošanas dzelzceļa minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām, pakalpojumu, kravas vagonu šķirošanas un komplektēšanas, vagonu tehniskās apkopes un apsardzes pakalpojumus, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus, nomas pakalpojumus, informācijas tehnoloģiju pakalpojumus, elektronisko sakaru pakalpojumus, kā arī citus pakalpojumus. LDz kā muitas sadarbības partnerim, kas līdzdarbojas muitas risku novēršanā, ir piešķirts atzītā uzņēmēja, atzītā saņēmēja un atzītā nosūtītāja statuss, kā arī LDz ir saņēmis vispārējā galvojuma atļauju – atbrīvojumu no vispārējā galvojuma iesniegšanas.

LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja īpašumā 2024. gada 31. decembrī ir sliežu ceļu tīkls ar izvērsto garumu 3 176,76 km, ieskaitot ar tiem tehnoloģiski saistītos staciju ceļus un pievedceļus, kā arī citi infrastruktūras objekti.

SIA “LDZ CARGO” veic kravu pārvadājumus Latvijas un Igaunijas teritorijā. SIA “LDZ CARGO” veic starptautisko un iekšzemes kravu, t.sk. bīstamo un negabarīta kravu, pārvadājumus, kā arī sniedz citus ar dzelzceļa kravu pārvadājumiem saistītus pakalpojumus. Sabiedrība konteineros un vagonos pārvadā gandrīz visus HKN (Harmonizēta kravu nomenklatūra) minētos kravas veidus. Sabiedrība sniedz arī vilces pakalpojumus un vagonu nomas pakalpojumus. Kopš 2023. gada SIA “LDZ CARGO” ir reģistrēta filiāle Igaunijā.

SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” veic dzelzceļa ritošā sastāva tehnisko apkopi un remontus, lokomotīvu ekipēšanu un modernizāciju, sniedz maģistrālo kravas un manevru dīzeļlokomotīvu nomas pakalpojumus, lokomotīvu rezerves bāzes uzturēšanas pakalpojumus un nodarbojas ar degvielas tirdzniecību. Sabiedrība sniedz arī nesagraujošās kontroles laboratorijas pakalpojumus un nodarbojas ar ritošā sastāva rezerves daļu tirdzniecību.

SIA “LDZ Loģistika” darbības virziens ir intermodālu loģistikas piedāvājumu mārketingu un pārdošana, piesaistot Latvijas tranzīta nozarei jaunus klientus, tādā veidā sekmējot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

SIA “LDZ apsardze” sniedz dažādu objektu un dzelzceļa kravu fiziskās apsardzes pakalpojumus, projektē un montē dažādas apsardzes, ugunsdrošības un video novērošanas sistēmas, kam ekspluatācijas laikā veic tehnisko apkopi un uzturēšanu, kā arī veic saņemto trauksmes signālu monitoringu.



AS “LatRailNet” nodrošina šādas LDz būtiskās funkcijas: lēmumu pieņemšanu par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu; lēmumu pieņemšanu par infrastruktūras maksām, tai skaitā maksas noteikšanu un iekasēšanu; kā arī citas funkcijas, kas tiesību aktos ir deleģētas infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējam.

Lai pilnveidotu labas korporatīvās pārvaldības praksi un attīstītu izpratni par sociālo atbildību Koncernā, kā arī nostiprinātu ilgtspējīgu un vienlaikus inovatīvu domāšanu tradīcijām bagātajā dzelzceļa nozarē, kopš 2016. gada LDz gatavo ilgtspējas pārskatu, turklāt par 2024. gadu pirmo reizi ir sagatavots Koncerna ilgtspējas ziņojums. “Latvijas dzelzceļš” koncerna ilgtspējas ziņojums par 2024. gadu un Paziņojums par korporatīvo pārvaldību ir iekļauts šī pārskata nākošajā sadaļā “Latvijas dzelzceļš” Koncerna ilgtspējas ziņojums par 2024. gadu.

Tāpat Koncerna sabiedrības ar sniegumu ilgtspējas jomā ik gadu piedalās Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā Ilgtspējas indeksa novērtējumā. 2024. gadā Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā Ilgtspējas indeksa novērtējumā Koncerna uzņēmumiem VAS “Latvijas dzelzceļš”, SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”, SIA “LDZ apsardze”, piedaloties kopīgi, izdevies sasniegt platīna kategorijas novērtējumu. SIA “LDZ CARGO”, kas indeksa vērtējumā startēja atsevišķi, arī ir saņēmusi platīna novērtējumu.

Ņemot vērā kravu pārvadājumu tendences, 2024. gadā turpinājās iepriekšējos gados uzsāktā Koncerna sabiedrību procesu pārskatīšana, kuru ietekmē samazinājās arī darbinieku skaits.

2024. gadā Koncerna vidējais darbinieku skaits ir 5 742 darbinieki, salīdzinājumā ar 2023. gadu tas ir samazinājies par 477 darbiniekiem.



darbinieki

5 742

Koncerna vidējais
darbinieku skaits
2024. gadā

6 219

Koncerna vidējais
darbinieku skaits
2023. gadā



Saimnieciskās darbības rezultāti

Koncerna saimniecisko darbību kopš 2022. gada marta ievērojami ir ietekmējuši ārējie faktori, kas saistīti ar ģeopolitiskās situācijas izmaiņām un noteiktajām starptautiskajām ekonomiskajām sankcijām pret Krieviju un Baltkrieviju karadarbības Ukrainā rezultātā.

Koncerna konsolidētie ieņēmumi 2024. gadā ir 233 738 tūkst. **euro** (EUR). Salīdzinot ar 2023. gadu, konsolidētie ieņēmumi ir samazinājušies par 29 791 tūkst. EUR jeb 11,3%.

2024. gadā LDz publiskās lietošanas infrastruktūra ir izmantota, lai pārvadātu 19 445 tūkst. pasažieru, veicot 7 608 tūkst. vilcienu-km (t.sk. SIA “Gulbenes-Alūksnes bānītis” – 48,4 tūkst. vilcienu-km un UAB “LTG Link” – 56,2 tūkst. vilcienu-km), un 11 467 tūkst. tonnu kravas, veicot 2 509 tūkst. vilcienu-km.

2024. gadā vilcienu-km skaits (ieskaitot tehnoloģiskos vilcienu-km, bet bez LDz pašu vajadzībām veiktajiem vilcienu-km) salīdzinājumā ar 2023. gadu kopumā ir palielinājies par 3,6%, t.sk. pasažieru pārvadājumos – par 16,3%, bet kravu pārvadājumos vilcienu-km skaits ir samazinājies par 22,2%.

Platsliežu dzelzceļa līnijās 2024. gadā AS “Pasažieru vilciens” pārvadāto pasažieru skaits sasniedza 19 445 tūkst., salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pasažieru skaits ir pieaudzis par 13,5%.

Kravu pārvadājumu apjoms 2024. gadā ir 11 467 tūkst. tonnas, kas ir par 4 169 tūkst. tonnām jeb 26,7% mazāk nekā 2023. gadā, kad tika pārvadātas 15 636 tūkst. tonnas.

Lielākais īpatsvars kravu pārvadājumos ir importa pārvadājumiem, kas veido 62,0% no kopējiem pārvadājumiem. To apjoms 2024. gadā ir 7 111 tūkst. tonnu, salīdzinājumā ar pagājušo gadu tas ir samazinājies par 26,2%.

2024. gadā būtiskāko pārvadājumu daļu veido graudi, graudu pārstrādes produkti, sēklas un augļi (43,1%) un naftas un naftas produktu pārvadājumi (19,2%). Kopējā pārvadājumu apjomā minerālmēslu pārvadājumu īpatsvars ir 5,3%, koksnes un tās izstrādājumu pārvadājumu īpatsvars – 3,5%, un akmeņogļu pārvadājumu īpatsvars – 1,3%, pārējo kravu īpatsvars ir 27,6%.

	kravu pārvadājumu apjoms	11 467 tūkst. tonnas	2024. gads
	graudi, graudu pārstrādes produkti, sēklas un augļi	43,1%	2024. gads
	nafta un naftas produkti	19,2%	2024. gads
	minerālmēsli	5,3%	2024. gads
	koksne	3,5%	2024. gads
	akmeņogles	1,3%	2024. gads
	pārējās kravas	27,6%	2024. gads



Dzelzceļa kravu pārvadājumi Latvijas Republikā pārsvarā notiek no valsts austrumu robežām uz Latvijas trīs lielākajām ostām – Rīgu, Ventspili un Liepāju caur Latvijas austrumdaļas lielajiem dzelzceļa mezgļiem Daugavpilī un Rēzeknē, veidojot Austrumu – Rietumu tranzīta koridoru, kas savienots ar dzelzceļa līniju starp valsts Ziemeļu – Dienvidu robežām, un savā starpā savienots arī ar reģionālām līnijām.

Koncerna zaudējumi pēc nodokļiem ir 38 977 tūkst. EUR, salīdzinājumā ar 2023. gadu zaudējumi ir palielinājušies par 35 746 tūkst. EUR. Saimnieciskās darbības rezultātu būtiski ietekmēja 31 213 tūkst. EUR neto aktīvu vērtības samazinājums. Aktīvu vērtība samazināta kravu pārvadājumos ekskluzīvi izmantotajai LDz infrastruktūrai, īpaši tajos dzelzceļa ceļa posmos, kur bija vērojams būtisks pārvadājumu kritums.

Koncerna konsolidētais pašu kapitāla apjoms 2024. gada 31. decembrī ir 353 252 tūkst. EUR, kas ir par 38 977 tūkst. EUR mazāk nekā 2023. gada 31. decembrī.

Koncerna sabiedrības ievēro piesardzīgu likviditātes riska vadību, nodrošinot, ka ir pieejami atbilstoši kredītresursi saistību nokārtošanai noteiktajos termiņos. 2024. gada 31. decembrī Koncerna apgrozāmie līdzekļi pārsniedz tā īstermiņa saistības par 24 731 tūkst. EUR, kā rezultātā kopējā likviditāte – apgrozāmie līdzekļi pret īstermiņa saistībām – ir 1,3. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 13 754 tūkst. EUR, kas saistīti ar Eiropas Savienības (ES) projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, tāpēc ir zema riska iespēja, ka šo saistību segšanai būs nepieciešami finanšu līdzekļi. Kopējās likviditātes rādītājs, neiekļaujot nākamo periodu ieņēmumus, kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, ir 1,5. 2024. gada 31. decembrī un 2025. gada sākumā nevienam aizņēmumam nav bijušas rādītāju neizpildes.

Neskatoties uz kravu pārvadājumu apjomu samazināšanos, Koncerns turpināja nodrošināt infrastruktūras un pakalpojumu sniegšanas kvalitāti un atbilstošu drošības līmeni. Kopējais Koncernā izpildīto kapitālieguldījumu apjoms 2024. gadā sasniedza 63 902 tūkst. EUR (bez Koncerna ietvaros veiktajiem kapitālieguldījumiem). Finanšu resursi ieguldīti pamatlīdzekļu atjaunošanā, modernizācijā un iegādē, nemateriālajos ieguldījumos, kā arī jaunu objektu būvniecībā. No tiem nozīmīgākie:

- LDz kapitālieguldījumu apjoms 2024. gadā ir 58 873 tūkst. EUR. Infrastruktūras attīstībā ieguldīti 41 660 tūkst. EUR, no tiem 1 863 tūkst. EUR ieguldīti inovatīvo tehnoloģiju ieviešanā, 39 797 tūkst. EUR – pārējā attīstībā. Atjaunošanā ieguldīti 17 213 tūkst. EUR, no tiem 15 011 tūkst. EUR ieguldīti kapitālajā remontā, 1 492 tūkst. EUR – esošo IT sistēmu atjaunošanā, 710 tūkst. EUR ieguldīti tehnoloģisko iekārtu iegādē sliežu ceļu remontam un uzturēšanai, kā arī iekārtās turpmākai informācijas sistēmu un sakaru līdzekļu attīstībai un nemateriālajos aktīvos.
- SIA “LDZ CARGO” kopējais izpildīto kapitālieguldījumu apjoms 2024. gadā sasniedza 4 684 tūkst. EUR, kas ieguldīti pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu atjaunošanā, modernizācijā un iegādē. SIA “LDZ CARGO” 2024. gadā veica ieguldījumu divu ČME3 sērijas lokomotīvu galvenajā remontā 838 tūkst. EUR apmērā un 230 vagonu kapitālajā remontā – 3 723 tūkst. EUR apmērā.

Nepabeigtajā celtniecībā iekļauti investīciju projektiem iegādātie materiāli 1 070 tūkst. EUR apmērā.



KONCERNA MĀTES
SABIEDRĪBA

VADĪBAS
ZIŅOJUMS

PEĻŅAS VAI
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU
PĀRSKATS

FINANŠU
PĀRSKATU
PIELIKUMI

NEATKARĪGU
REVIDENTU
ZIŅOJUMS

Mērķi un turpmākā attīstība

Samazinoties kravu pārvadājumu apjomiem, turpinās darbs pie Koncerna darbības efektivitātes veicināšanas, pārskatot biznesa, organizatoriskos un tehnoloģiskos procesus, lai palielinātu Koncerna saimnieciskās darbības efektivitāti un samazinātu izmaksas, kā arī nodrošinātu Koncerna konkurētspējīgu un ilgtspējīgu darbību nākotnē.

Tā kā ievērojama izmaksu daļa ir saistīta ar darbinieku resursiem – darba samaksas izmaksām, pārskatot organizatoriskos un tehnoloģiskos procesus, 2025. gadā turpināsies iepriekšējos gados uzsāktā Koncerna darbinieku skaita optimizācija.

Lai veicinātu Koncerna biznesa modeļa īstenošanu, Koncerna sabiedrībām ir izstrādāti biznesa plāni līdz 2025. gada beigām un rīcības plāni laika posmam līdz 2025. gada beigām.

Koncerna biznesa modelis ir balstīts uz tā rīcībā esošajiem aktīviem – kvalitatīvu infrastruktūru, kompetentu komandu un ilggadēju pieredzi, vienlaikus būtiski paplašinot Koncerna jau esošās darbības jomas, attīstot ekspedīcijas darbību, t.sk. jūras ekspedīciju, autotransporta ekspedīciju, noliktavu pakalpojumus, papildus pēcapstrādes pakalpojumu u.c.

Kravu pārvadājumu un loģistikas biznesa virziena nākotnes prioritātes – kravu pārvadājumi, specializētas kravas, cieša sadarbība ar ostu pārvaldēm un ostu termināļiem, vienots loģistikas piedāvājums.

Lai kāpinātu Koncerna sabiedrību darbības efektivitāti un produktivitāti, arī turpmāk akcents tiks likts uz cilvēkresursu un materiālresursu bāzes pārdomātu izmantošanu, samazinot izmaksas. Līdz ar to arī turpmāk tiks pārskatīti tehnoloģiskie procesi, veicamās funkcijas, kā arī izvērtētas Koncerna pārvaldības iespējas.

LDz un visa valsts transporta un loģistikas nozare tieši konkurē ar tuvākajām kaimiņvalstīm – Lietuvu un Igauniju – par pārvadājumu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram. Infrastruktūras pakalpojumu efektivitāte būs viens no izšķirošajiem faktoriem konkurences cīņā par kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu.

2025. gadā Koncerna galvenās prioritātes un mērķi būs saistīti ar uzņēmumu darbības efektivitātes būtisku palielināšanu un finanšu līdzsvara atgūšanu un nostiprināšanu, kā arī ar jaunizstrādāto organizatorisko un tehnoloģisko procesu ieviešanu un nostabilizēšanu.

Līdz ar Koncerna darbības virzienu pārskatīšanu un efektivitātes veicināšanu 2025. gadā būtiska uzmanība tiks pievērsta mērķa tirgu un kravu segmentu diversifikācijai, piesaistot kravu pārvadājumus jaunos tirgos, izstrādājot jaunus pakalpojumus u.c.

Līdz ar šiem mērķiem Koncerns aktīvi strādās arī pie pasažieru vajadzībām nepieciešamās ērtas un efektīvas infrastruktūras attīstības, kā arī nemainīgi rūpēsies par drošības veicināšanu pie un uz sliežu ceļiem.

Ņemot vērā 2024. gadā notikušos intensīvos pārmaiņu procesus, Koncerna vadības komanda nodrošinās efektīvu finanšu un personāla vadību, kā arī īstenos visaptverošu un caurspīdīgu komunikāciju gan Koncerna iekšienē, gan ar klientiem, sadarbības partneriem, iesaistītajām pusēm un plašu sabiedrību.

- **LDz** turpinās nodrošināt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un drošus, augstas kvalitātes un efektīvus dzelzceļa pakalpojumus Latvijas valsts un tautsaimniecības interesēs, lai veicinātu dzelzceļa pasažieru skaita pieaugumu, attīstot dzelzceļu kā centrālo elementu sabiedriskā transporta sistēmā Latvijā

VAS “Latvijas dzelzceļš” vispārējais stratēģiskais mērķis ar Ministru kabineta 06.06.2021. rīkojumu Nr. 421 ir apstiprināts sekojošā redakcijā – Nodrošināt efektīvu, drošu un ilgtspējīgu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, piedāvājot arī konkurētspējīgus loģistikas, dzelzceļa ritošā sastāva remonta un apkopes, stratēģiski svarīgu objektu apsardzes pakalpojumus, sekmējot videi draudzīgu dzelzceļa pārvadājumu attīstību.

2025. un turpmākajos gados sasniedzamie mērķi un veicamie uzdevumi tiks realizēti atbilstoši LDz plānošanas un normatīvajiem dokumentiem.

VAS “Latvijas dzelzceļš” stratēģija un rīcības plāns akceptēts ar 05.07.2021. LDz valdes lēmumu Nr. VL-34/240, un apstiprināts ar LDz padomes 14.07.2021. lēmumu Nr. PA1.2./8-6.



2021. gadā izstrādāta un ar 2021. gada 1. marta LDz valdes lēmumu Nr. VL-9/95 apstiprināta un 18.03.2021. padomes lēmumu Nr. PA1.2.13-13 zināšanai pieņemta “VAS “Latvijas dzelzceļš” koncepcija infrastruktūras attīstībai 2021 – 2035”, kas ietver infrastruktūras un ar to saistīto LDz darbības aspektu aprakstu un ieskicē LDz stratēģiskās attīstības vīziju un tās būtiskākos virzienus, kas tieši atainojas izstrādātajā LDz vidēja termiņa darbības stratēģijā, uz infrastruktūras attīstību un modernizāciju vērstajos projektos u.c. dokumentos.

VAS “Latvijas dzelzceļš” aktīvi līdzdarbojas Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna projekta izstrādē Satiksmes ministrijā. Indikatīvais plāns ir arī priekšnosacījums ES fondu 2021–2027 līdzekļu pieejamībai dzelzceļa infrastruktūras projektiem. 2024. gadā jautājums par Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības plāna apstiprināšanu Ministru kabinetā netika atrisināts, ir plānots to apstiprināt 2025. gada laikā.

VAS “Latvijas dzelzceļš” būtiskas investīcijas dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā un attīstībā veic ar ES fondu atbalstu.

ES fondu plānošanas perioda 2014.–2020. gadam Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” ietvaros projektā “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava–Mangaļi–Ziemeļblāzma modernizācija” būvdarbi pabeigti 15.12.2023. 20.06.2024. no Centrālās finanšu un līgumu aģentūras saņemts apstiprinājums, ka Eiropas Savienības fonda projekta Nr. 6.2.1.2/16/I/001 “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava –Mangaļi–Ziemeļblāzma modernizācija” īstenošana ir pabeigta. Projekta ietvaros ir paaugstināta caurvedes spēja, izbūvēti otrie sliežu ceļi posmā Mangaļi–Ziemeļblāzma, modernizēta signalizācijas sistēma, kā arī paaugstināta drošība, izbūvējot divlīmeņu šķērsojumus gājējiem. Projekta mērķi ir pilnībā sasniegti.

Ģeopolitiskā situācija, tehnisko risinājumu saskaņošana ar trešajām pusēm, kā arī citi neparedzami apstākļi radīja būtisku ietekmi uz būvniecības termiņu izpildi projektos “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” un “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai”.

Minēto apstākļu dēļ projektu ietvaros noslēgtie līgumi tika pagarināti un projekti posmoti starp diviem ES fondu plānošanas periodiem, t.i. 2014.–2020. gada un 2021.–2027. gada plānošanas periodiem atbilstoši 19.12.2023. pieņemto Grozījumu Ministru kabineta 2016. gada 21. jūnija noteikumos Nr. 404 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” prioritārā virziena “Ilgtspējīga transporta sistēma” 6.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” 6.2.1.2. pasākuma “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un izbūve” īstenošanas noteikumi” 4. punktam.

2024. gada 14. oktobrī ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru tika parakstīts “Līgums par Eiropas Savienības fonda projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija, 2. posms” īstenošanu Nr. 3.1.1.3/1/24/I/001, projekta īstenošanas termiņu nosakot ne ilgāk kā līdz 2026. gada 31. decembrim. Līdz 2024. gada beigām pagaidu ekspluatācijā nodotas 31 dzelzceļa stacijas un pieturas punkti.

2024. gada 24. oktobrī ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru tika parakstīts “Līgums par Eiropas Savienības fonda projekta “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai, 2. posms” īstenošanu Nr. 3.1.1.3/1/24/I/002, projekta īstenošanas termiņu nosakot ne ilgāk kā līdz 2026. gada 31. decembrim. Līdz 2024. gada beigām no 45 būvobjektiem nodoti ekspluatācijā 15 būvobjekti.

Vienlaicīgi, Satiksmes ministrija sadarbībā ar LDz, kas ir esošā 1 520 mm sliežu platuma tīkla infrastruktūras pārvaldītājs, un Rail Baltica projekta ieviešējorganizācijām – RB Rail AS un sabiedrību ar ierobežotu atbildību “EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS” turpina izstrādāt Latvijas vienotā dzelzceļa tīkla attīstības priekšlikumus 2021.–2027. gada Eiropas Savienības daudzgadu budžeta periodam, kas ietver priekšlikumus dzelzceļa tīkla uzlabojumiem, modernizācijai konkurētspējīga pasažieru dzelzceļa transporta nodrošināšanai, kā arī priekšlikumus par nepieciešamajiem ieguldījumiem dzelzceļa infrastruktūrā, vienlaikus nodrošinot sinerģiju starp 1 520 mm un Rail Baltica infrastruktūru, secīgi pārorientējot AF un Kohēzijas fonda līdzekļus 2021. – 2027. gadam.



LDz proaktīvi ir uzsācis darbības vēl divu 2021.-2027. gada plānošanas perioda projektu sagatavošanā un ieviešanā – “Rīgas lidosta–Centrālā stacija–Daugavkrasti (RIX–RCS–Daugavkrasti) un dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija, paredzot modernizēt vēl 23 stacijas un pieturas punktus. 2024. gada ietvaros abos projektos uzsākta iepirkumu dokumentācijas gatavošana un publisko apspriežu izsludināšana, paredzot, ka līgums tiek slēgts finansējuma piešķiršanas gadījumā.

Projekts “Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos” atbilstoši LDz Valdes 31.10.2023. lēmumam Nr. VL-1.6/347-2023 un LDz Padomes 09.11.2023. lēmumam Nr. PA 1.2/14-10. ir izbeigts un līgums ar būvnieku no LDz puses laužts vienpusējā kārtā, jo uzņēmējs, ar kuru noslēgts līgums par būvdarbu veikšanu, nespēj izpildīt savas saistības un veikt būvdarbus.

Lai arī projekts “Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras projektos” tika izbeigts, tomēr nožogojumu izveide tiek realizēta vairākos citos projektos, tādējādi uzlabojot satiksmes drošību:

- 2023. gadā pabeigtā ES fondu līdzfinansētajā projektā “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava–Mangaļi–Ziemeļblāzma modernizācija” ietvaros 2 km garumā izbūvēts nožogojums gājēju drošībai, ierobežojot brīvu piekļuvi publiskajai dzelzceļa infrastruktūrai;
- Projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija” ietvaros nožogojumu ir izbūvēts Zemitānu stacijā un plānots izbūvēt pieturas punktā “Bolderāja”;
- Projekta “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai” ietvaros līdz 2024. gada beigām no kopumā paredzētajiem 12,5 km nožogojuma ir izbūvēti 11,4 km, turpinās būvdarbi.

Turpinājās darbs pie projekta “Sadarbībspējīgas dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs” īstenošanas sadarbībā ar Igaunijas uzņēmumu AS Eesti Raudtee. Projekts tiek īstenots ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta līdzfinansējumu un tas tika pabeigts līdz 2024. gada 31. decembrim, sagatavots projekta Beigu ziņojums un iesniegts LR Satiksmes ministrijā apstiprināšanai. Projekta mērķis ir nodrošināt minimālo obligāto informācijas apjomu un apmaiņu starp dzelzceļa uzņēmumiem (pārvaldātājiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, vagonu īpašniekiem). Projekta risinājumi paredz: (i) telemātikas aplikāciju pasažieriem un kravām ieviešanas iespēju analīzi (likumdošana; biznesa modelis; procesi; sistēmas arhitektūra); (ii) kopējas sistēmas koncepcijas izstrādi; (iii) reāllaika dzelzceļa transporta pārvaldības sistēmas prototipa ieviešanu; (iv) tehnisko specifikāciju izstrādi un sistēmu iegādi/ieviešanu.

Ir uzsākts Rīgas valstspilsētas/ piepilsētas dzelzceļa elektrificētā tīkla modernizācijas projekts, kurš tiek īstenots Atveseļošanas un noturības instrumenta ietvaros. Projekta ietvaros kopumā paredzēts uzlabot bezemisiju dzelzceļa infrastruktūru Rīgas mezglā un līnijā Rīga–Tukums, kā arī paplašināt elektrificēto zonu Zasulauks–Bolderāja, nomainot un izbūvējot kontakttīklu, tādējādi nākotnē nodrošinot migrāciju uz 25 kV elektrifikācijas sistēmu, kas salīdzinājumā ar esošo 3.3 kV sistēmu ir daudz efektīvāka un ilgtspējīgāka.

Projekta iesniegums “Dzelzceļa tīkla modernizācija” iesniegts 30.11.2023. Atveseļošanas mehānisma “1.1.1.1.i specifiskā atbalsta mērķa Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” projektu iesniegumu atlasei. 28.02.2024. noslēgts līgums ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru par Eiropas Savienības Atveseļošanas fonda projekta Nr. 1.1.1.1.i.2/1/23/I/CFLA/001 ieviešanu “Dzelzceļa elektrificētā tīkla modernizācija un attīstība”. Investīcijas izdevumu attiecināmais termiņš ir 2026. gada 31. marts. Investīcijai pieejamais Atveseļošanas fonda finansējums ir 72 700 tūkst. EUR, kas tiek sniegts granta veidā. 2024. gada februārī noslēgts līgums par šī projekta būvniecību un būvuzraudzību un 2024. gadā uzsākti projektēšanas darbi.



- **SIA “LDZ CARGO”** (turpmāk arī – LDZ CARGO) aktīvi strādā, lai attīstītu kravu pārvadājumus kā Latvijas, tā arī kaimiņvalstu – Lietuvas un Igaunijas teritorijās, piedaloties konkursos, piesaistot jaunus klientus un piedāvājot jaunus maršrūtus.

2025. gadā LDZ CARGO turpinās darbu pie iepriekšējos gados izvirzītajām prioritātēm – darbības efektivitātes veicināšanas, pārskatot biznesa, organizatoriskos un tehnoloģiskos procesus, lai palielinātu LDZ CARGO saimnieciskās darbības efektivitāti un samazinātu izmaksas, kā arī nodrošinātu LDZ CARGO konkurētspējīgu un ilgtspējīgu darbību nākotnē. Sabiedrība stiprinās sadarbību ar lielākajiem stratēģiskajiem klientiem, pilnveidojot komercdarbības funkcijas, kas balstītas uz klientu apmierinātību un piedāvāto pakalpojumu kvalitāti, tādā veidā sekmējot Sabiedrības darbības rezultātus.

LDZ CARGO Igaunijas filiālē turpinās darbs pie kravu pārvadājumu attīstības Igaunijā. Turpinās tirgus izpēti, potenciālo klientu identificēšana un konkurētspējīgu piedāvājumu izstrāde.

Lai attīstītu kravu pārvadājumus Lietuvas teritorijā, noslēgts līgums ar “LTG INFRA” par Lietuvas publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, saņemta atļauja 2TE116 sērijas lokomotīvu izmantošanai Lietuvas teritorijā, kā arī tiek veikti citi pasākumi sadarbības līgumu slēgšanai un klientu piesaistei.

Sabiedrība strādā pie jaunu IT risinājumu ieviešanas ar mērķi automatizēt esošos procesus un uzlabot resursu pārvaldību.

- **SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”** 2025. gadā turpinās veikt aktīvas darbības pakalpojumu sniegšanas attīstībai gan Baltijas valstīs, gan ārpus Baltijas valstu teritorijas. 2025. gadā tiek plānota aktīva sadarbība ar ārvalstu pasūtītājiem un sadarbības partneriem dzelzceļa ritošā sastāva remontu jomā.

2025. gadā Sabiedrība turpinās piedalīties publiskajās iepirkumu procedūrās un privāto uzņēmumu izsludinātajos vagonu, lokomotīvu un to agregātu remontu iepirkumos Lietuvā, Igaunijā, Polijā, Azerbaidžānā, Gruzijā un citās Eiropas un Āzijas valstīs. Sabiedrība uztur “CEPT ACY” (Ukraina) sertifikātu, kas dod iespēju sniegt lokomotīvu remonta pakalpojumus Ukrainā bāzēto lokomotīvu īpašniekiem, lai operatīvi sniegtu šos pakalpojumus Ukrainas klientiem, kad tas būs iespējams un nepieciešams.

2024. gada septembrī Sabiedrība piedalījās starptautiskajā dzelzceļa izstādē “Innotrans 2024”, 2024. gada 2. pusgadā Āzijas reģiona transporta izstādēs “Translogistica Kazakhstan” un “TransLogistica Uzbekistan”, Latvijas stenda VIA LATVIA ietvaros, ar mērķi paplašināt rezerves daļu un materiālu piegādātāju loku, kā arī veikt pārrunas ar potenciālajiem un esošajiem klientiem par dzelzceļa ritošā sastāva apkopju un remonta pasūtījumu veikšanu un izpildi.

Karadarbības Ukrainā un ieviesto sankciju dēļ, būtiski ir apgrūtināta rezerves daļu piegāde, tāpēc aktīvi tiek ieviesti alternatīvi risinājumi rezerves daļu iegādei no Eiropas Savienības ražotājiem. Sabiedrība turpinās aktīvi sadarboties ar citiem dzelzceļa nozares uzņēmumiem Eiropas Savienībā, ar mērķi realizēt lokomotīvu modernizācijas projektus.

2025. gadā Sabiedrība plāno turpināt optimizēt ražošanas procesus, pilnvērtīgi izmantot esošo uzņēmuma jaudu un darbaspēka resursus, turpināt attīstīt un digitalizēt iekšējos procesus.



2025. gadā plānots pagarināt Sabiedrības akreditāciju atbilstoši ISO 17025:2017 “Testēšanas un kalibrēšanas laboratoriju kompetences vispārīgās prasības” standarta prasībām nesagraujošās kontroles un kalibrēšanas sfērās.

2025. gadā plānots turpināt sadarbību ar dzelzceļa pārvadātājiem lokomotīvu nomas un apkalpošanas nodrošināšanā.

Pēdējos gados Koncerns ir piedzīvojis nozīmīgas pārmaiņas, no vēsturiski prioritārā kravu pārvadājumu darbības fokusa pārorientējoties uz mūsdienīgas pasažieru infrastruktūras attīstību. Kravu apjomu samazināšanās ir atstājusi ietekmi gan uz Koncernu kopumā, gan uz trīs Koncerna meitas sabiedrību darbību – ir mazināties SIA “LDZ CARGO”, SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un SIA “LDZ Loģistika” sniegto pakalpojumu apjoms un to finanšu rezultāti. Lai radītu spēcīgu, konkurētspējīgu uzņēmumu Baltijas reģionā ar plašu pakalpojumu klāstu, nodrošinot starptautiskos un iekšzemes kravu pārvadājumus, pilna servisa ritošā sastāva remontus, modernizāciju, apkopi un ekipēšanu, kā arī kravu ekspedīciju pakalpojumus, saskaņā ar Satiksmes ministrijas sagatavoto informatīvo ziņojumu par dzelzceļa nozares reformu tiek plānots apvienot visus trīs uzņēmumus.

Ar LDz valdes 29.10.2024. lēmumu Nr. VL-1.6./336 ir nolemts izbeigt LDz līdzdalību un izšķirošo ietekmi SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un SIA “LDZ Loģistika” un atbilstoši Komerclikuma 335. pantam reorganizācijas rezultātā pievienot SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un SIA “LDZ Loģistika” uzņēmumam SIA “LDZ CARGO” pēc Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4. panta otrās daļas un 9. panta otrās daļas paredzētās Ministru kabineta kā publiskas personas augstākās lēmējinstīcijas atļaujas saņemšanas. Uz pārskata sagatavošanas brīdi Ministru kabineta lēmums nav pieņemts.



Pētniecības darbi un attīstības pasākumi

SIA “LDZ CARGO” 2024. gadā veikusi pētniecības un attīstības darbus 118 tūkst. EUR apmērā, no tiem iekšējie izdevumi pētniecības un attīstības darbiem – 64 tūkst. EUR, izdevumi par citiem uzņēmumiem pasūtītiem pētniecības un attīstības darbiem – 54 tūkst. EUR.

Pārvadājumu paplašināšanai Igaunijas teritorijā bija nepieciešams saņemt atļauju 2M62UM sērijas lokomotīvu izmantošanai Igaunijā. 2024. gada sākumā pēc LDZ CARGO pasūtījuma tika veikta 2M62UM sērijas lokomotīves testēšana, lai apstiprinātu šīs sērijas lokomotīvu atbilstību Eiropas Savienības tehniskajām prasībām. Tika veiktas lokomotīves dinamisko īpašību rādītāju un vides trokšņa līmeņa rādītāju pārbaudes. Atļauja tika saņemta un 2M62UM sērijas lokomotīves 2024. gadā tika izmantotas dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojuma sniegšanai Igaunijā.

Lai attīstītu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu Lietuvā, tādējādi paplašinot savas darbības teritoriju, 2024. gadā turpinājās dažādi pētniecības un sagatavošanās darbi. Lai uzsāktu pārvadājumus citas valsts teritorijā, tika saņemta atļauja 2TE116 sērijas lokomotīvu izmantošanai Lietuvā. Lokomotīves ir iekļautas ERA reģistrā. Tika veikta pārvadājumu organizēšanai nepieciešamo normatīvo dokumentu izpēte, un notiek nepieciešamās dokumentācijas izstrāde, piesaistot ārējos pakalpojumu sniedzējus.

Lai paaugstinātu konkurētspēju, 2024. gada jūlijā tika saņemta atzītā saņēmēja atļauja, kas ļauj LDZ CARGO piedāvāt klientiem pilnu pakalpojumu klāstu, kas iekļauj muitas procedūras uzsākšanu un noslēgšanu. Turpinās dokumentu sagatavošana AEO statusa (atzītais Komersants) un atzītā nosūtītāja atļaujas saņemšanai, ņemot vērā Valsts ieņēmumu dienesta Muitas pārvaldes rekomendācijas un ieteikumus. Atļaujas saņemšana ļaus LDZ CARGO uzsākt tranzīta deklarāciju noformēšanu un kopsavilkuma deklarāciju iesniegšanu, ievērojot muitas noteiktās prasības.

Rūpējoties par apkārtējo vidi un sekojot savas uzņēmējdarbības rezultātā radītajai ietekmei uz vidi, katru gadu tiek veikts pazemes ūdeņu kvalitātes monitorings. 2024. gada monitoringa rādītāji liecina, ka 2025. gadā gruntsūdens sanācijas darbi nav jāveic, bet jāturpina veikt monitoringu.

AS “LatRailNet” turpina aktīvu darbību vairākās oficiālajās Eiropas Komisijas un infrastruktūras pārvaldītāju dialogu platformās, nodrošina dalību zinātniskajās konferencēs ar mērķi nodrošināt atziņu apmaiņu. Sabiedrība pārskata gadā piedalījās TEN-T direktīvas grozījumu darba grupā SERAF.

Atbilstoši Stratēģijā noteiktajam Sabiedrība sadarbībā ar pētniecības institūcijām nodrošina transporta modeli, kas lietotājiem ar tiešsaistes rīku palīdzību ļaus pieteikt valsts intervences transporta infrastruktūrā, tostarp izteikt priekšlikumus par infrastruktūras maksas līmeni. 2023. gadā tika izstrādāts šī tiešsaistes rīka digitālais prototips, kurš tiks apspriests vairākās sabiedriskā dialoga platformās. Savukārt 2024. gadā tika veikta prototipa attīstīšana testa vidē.

Sabiedrības prioritāte 2024. gadā bija cilvēkkapitāla vadīšana. Pārskata periodā tika apstiprināta un īstenota Sabiedrības publicitātes politika.



Informācija par galvenajiem riskiem

Koncerna būtiskākie riski ir saistīti ar globāliem ārējiem faktoriem, kas nav kontrolējami, tāpēc šādu risku pārvaldīšanas mērķis ir samazināt negatīvo ietekmi ekonomiski izdevīgākajā veidā, rast alternatīvas, paplašināt esošos un attīstīt jaunus darbības virzienus.

Tirgus risks

Risks, ka tirgus struktūras un apjomu izmaiņu dēļ Koncerna sniegto pakalpojumu apjoms samazināsies un būtiski ietekmēs ieņēmumus. Dzelzceļa pārvadājumu tirgus struktūru un apjomu ietekmē pret Krieviju un Baltkrieviju noteiktās starptautiskās sankcijas, kas aizliedz vairāku tradicionālu dzelzceļa kravu preču grupu importu un eksportu. Bez tam, politisku risku dēļ papildus pastāv nenoteiktība par tranzītu caur Krieviju un caur Baltkrieviju, paaugstinot riska iestāšanās varbūtību.

Papildus 2025. gadā kravu pārvadājumu apjomu un, līdz ar to LDz pārvaldītās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu negatīvi ietekmēs pastāvīgā nenoteiktība par kravu pārvadājumu saskaņošanu vai nesaskaņošanu no Krievijas dzelzceļa puses, Krievijas noteiktais Krievijas izcelsmes graudu izvešanas aizliegums, kā arī Krievijas dzelzceļa aizliegums piesūtīt iekraušanai tukšos, citās valstīs reģistrētos vagonus.

Tirgus struktūras izmaiņu rezultātā turpina palielināties pasažieru pārvadājumu īpatsvars. Arī faktiski publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošana iekšzemes pasažieru pārvadājumiem 2024. gadā ir palielinājusies par 32,6%, salīdzinot ar 2019. gadu. Tā kā infrastruktūras izmantošanu pasažieru pārvadājumiem valsts dotē tiešo izmaksu apmērā, tad šādas tirgus struktūras izmaiņas turpina negatīvi ietekmēt Latvijas dzelzceļa darbības rezultātu.

Tirgus riska ietekmē paaugstinās likviditātes riska varbūtība, jo pastāv nenoteiktība par ieņēmumiem no kravu pārvadājumiem. Sakarā ar finanšu līdzsvara finansēšanas modeli un ievērojamiem investīciju apjomiem, kā arī EK līdzekļu saņemšanas kārtību (atliktie maksājumi), LDz periodiski var veidoties naudas plūsmas deficīts. Riska novēršanai veikta kredītresursu piesaiste, noteikti garāki maksājumu termiņi un šo termiņu precīzas ievērošanas kontrole atbildīgajās struktūrvienībās, tiek veikta naudas plūsmas pastiprināta kontrole un scenāriju modelēšana (rolling forecast), ieviesta detalizētāka un biežāka investīciju plāna kalendārā grafika pārskatīšana.

Starptautisko un nacionālo sankciju ievērošanas atbilstības risks

Koncerna sabiedrību sadarbība ar Krieviju un Baltkrieviju ir būtiski mazinājusies, tomēr joprojām pastāv dēļ dzelzceļa pārvadājumu tehnoloģiskajām īpatnībām. Kopš Krievijas iebrukuma Ukrainā 24.02.2022. pret Krieviju un Baltkrieviju noteiktās starptautiskās sankcijas tiek arvien pastiprinātas: palielināts sankcijām pakļauto fizisko un juridisko personu skaits, noteikti papildu preču aprites ierobežojumi un ierobežojumi finanšu iestāžu darbībai.

Sankciju ievērošanas nodrošināšanai LDz padome ir apstiprinājusi Koncerna līmeņa politiku, tās īstenošanu nodrošina LDz Sankciju daļa. Regulāri notiek darbinieku apmācības, iesaistītajiem nekavējoties tiek izsūtīta informācija par sankciju izmaiņām, pastāvīgi pieejama aktuāla informācija ar skaidrojumiem un ikdienā veikamo sankciju pārbaudes vadlīnijas, tāpat arī tiek veiktas kravu pieteikumu pārbaudes un padziļinātas izpētes pirms darījumiem ar pirmšķietamiem riska indikatoriem.



Filiāles un pārstāvniecības ārvalstīs

SIA "LDZ CARGO" kopš 2023. gada ir filiāle Igaunijā.
LDz un citām Koncerna sabiedrībām nav filiāles un pārstāvniecības ārvalstīs.

Ģeopolitiskā situācija un tās ietekme uz Koncerna spēju turpināt darbību

2024. gada Koncerna saimnieciskās darbības rezultāts ir zaudējumi 38 977 tūkst EUR, kur būtisku ietekmi atstāja 31 213 tūkst. EUR neto aktīvu vērtības samazinājums LDz pamatlīdzekļiem. Aktīvu vērtība samazināta kravu pārvadājumos ekskluzīvi izmantotajai infrastruktūrai, īpaši tajos dzelzceļa ceļa posmos, kur bija vērojams būtisks pārvadājumu kritums. Tāpat gan SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" gan SIA "LDZ Loģistika" pārskata gadu noslēdza ar zaudējumiem.

Ārējie faktori, kas saistīti ar ģeopolitisko situāciju, karu Ukrainā un noteiktajām starptautiskajām ekonomiskajām sankcijām pret Krieviju un Baltkrieviju, kā arī Krievijas iekļaušana zemu nodokļu vai beznodokļu valstu un teritoriju sarakstā liecina, ka situācija, kas saistīta ar kravu pārvadājumu apjomiem, nākotnē būtiski neuzlabosies.

Pēc 2022. gada 24. februārī notikušā Krievijas iebrukuma Ukrainā, pret Krieviju un Baltkrieviju tiek vērstas plašas ekonomiskās un politiskās sankcijas. Sankcijām bija būtiska ietekme uz LDz darbību, jo bija nepieciešams pārskatīt iekšējos sankciju pārvaldības procesus, kā arī novirzīt papildu resursus sankciju pārbaudēm, veicot gan sadarbības partneru, gan pārvadāto kravu pārbaudes.

Papildus tam 2025. gadā kravu pārvadājumu apjomu un līdz ar to LDz pārvaldītās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu negatīvi var ietekmēt pastāvīgā nenoteiktība par kravu pārvadājumu saskaņošanu vai nesaskaņošanu no Krievijas dzelzceļa puses, Krievijas noteiktais Krievijas izcelsmes graudu izvešanas aizliegums, kā arī Krievijas dzelzceļa aizliegums piesūtīt iekraušanai tukšos, citās valstīs reģistrētos vagonus.

Nemot vērā Koncerna sadarbību ar Krievijas un Baltkrievijas sadarbības partneriem iepriekšējos gados, kā arī LDz darbības specifiku, karadarbība Ukrainā neapšaubāmi atstāja un turpinās atstāt iespaidu uz koncerna darbību gan 2025. gadā, gan turpmāk. Spēkā esošie ierobežojumi ir veicinājuši kravu apgrozījuma samazināšanos un ir grūti paredzēt iespējamo papildu sankciju ietekmi uz koncerna darbību nākotnē. Ievērojot ar sankcijām saistītos riskus, ir veikti sekojoši pasākumi:

- LDz ir izveidota atsevišķa par sankciju pārbaudi atbildīga Sankciju daļa un Sankciju komisija, pastiprinot informācijas apmaiņu par sankciju pārbaudēm Koncerna ietvaros.

- Koncernā ir izstrādāta un ieviesta "Latvijas dzelzceļš" Koncerna Sankciju politika, nodrošinot vienādu pieeju sankciju pārbaudēm visā Koncernā.
- Vērtējot riskus, kas saistīti ar būtiski paplašinātiem sektorālo sankciju sarakstiem, LDz pastiprināja kravu pārbaudes procedūras, pastiprināti vērtējot kravu veidus un to atbilstību noteiktajām sektorālajām sankcijām.
- Visas sankciju sarakstos iekļautās personas ir atspoguļotas LDz uzturētajā informācijas sistēmā (IS) Sankcijas, kas nodrošina visu klientu un sadarbības partneru ikdienas automātisku pārbaudi uz sakritību ar sankciju sarakstā iekļauto personu sarakstiem. IS Sankcijas saraksti tiek atjaunoti katru dienu, automātiski iegūstot informāciju no oficiālajām vietnēm, kas uztur ziņas par Latvijas Republikas, Eiropas Savienības, ANO un OFAC sankcijām.
2024. gadā turpinās darbs pie IS Sankcijas pilnveidošanas, kā arī pie sankciju jomas stiprināšanas LDz, veicot virkni tehnisku uzlabojumu.

Koncerna vadība apzinās nenoteiktību, kas saistīta ar turpmāku situācijas attīstību, un turpina ik dienas sekot līdzi notikumu attīstībai, kā arī to iespējamai ietekmei uz LDz darbību.

Tomēr, neskatoties uz sarežģīto situāciju, LDz vadība ir pārliecināta, ka konsolidēto finanšu pārskatu sagatavošanā ir piemērojams darbības turpināšanas princips, kas pamatots ar uzsākto jaunā Koncerna biznesa modeļa īstenošanu, krīzes plāna izpildi un organizatorisko un tehnoloģisko procesu pārskatīšanu, kas ir rezultējies un arī turpmāk rezultēsies izmaksu samazināšanā, kā arī nepieciešamā valsts līdzekļu finansējuma saņemšanu atbilstoši Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļai.

LDz galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un drošus, augstas kvalitātes un efektīvus dzelzceļa un loģistikas pakalpojumus Latvijas valsts un tautsaimniecības interesēs.

Tirgus riska radītās ietekmes mazināšanai Koncerns veic izmaksu optimizāciju, izmainot tehnoloģiskos un administratīvos procesus, paaugstinot to efektivitāti. Lai diversificētu kravu nomenklatūru un mazinātu atkarību no Krievijas un Baltkrievijas eksportētājiem, Koncerns mērķtiecīgi darbojas jaunu tirgu un kravu piesaistē, kā arī tiek veikts aktīvs darbs pie citu tirgus segmentu sniegto pakalpojumu palielināšanas, tajā skaitā: iekšzemes kravu pārvadājumu apjoma palielināšanas.



Lai samazinātu LDz izmaksas un nodrošinātu atbilstību 2025. gada prognozētajiem ienākumiem un darbības apjomiem, kā arī, lai uzlabotu procesu efektivitāti, Vadība ir pieņēmusi lēmumus par nozīmīgām izmaiņām LDz organizatoriskajā struktūrā: veikta organizatoriskās struktūras optimizācija, ar 01.04.2025. izbeidzot vairāku struktūru darbību, kuru funkcijas pārņems citas struktūras, rezultātā samazinot administratīvā aparāta izmaksas, vienlaicīgi plānota funkciju centralizācija, apvienojot materiālā nodrošinājuma, mehanizācijas un apsaimniekošanas procesus, lai izvairītos no funkciju dublēšanās un ietaupītu resursus.

Ar LDz valdes 29.10.2024. lēmumu Nr. VL-1.6./336 ir nolemts izbeigt LDz līdzdalību un izšķirošo ietekmi SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika" un atbilstoši Komerclikuma 335. pantam reorganizācijas rezultātā pievienot SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika" uzņēmumam SIA "LDZ CARGO" pēc Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4. panta otrās daļas un 9. panta otrās daļas paredzētās Ministru kabineta kā publiskas personas augstākās lēmējinstīcijas atļaujas saņemšanas. Uz pārskata sagatavošanas brīdi Ministru kabineta lēmums nav pieņemts.

Paralēli ar izmaksu samazināšanās pasākumiem Koncernā noris darbs pie ieņēmumu palielināšanas – LDz gan no nomas objektiem, gan no pašu spēkiem sniegto pakalpojumu sniegšanas ārpus Koncerna. SIA "LDZ CARGO" aktīvi strādā, lai attīstītu kravu pārvadājumus kā Latvijas, tā arī kaimiņvalstu – Lietuvas un Igaunijas teritorijās, piedaloties konkursos, piesaistot jaunus klientus un piedāvājot jaunus maršrūtus. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" 2025. gadā tiek plānota aktīva sadarbība ar ārvalstu pasūtītājiem un sadarbības partneriem dzelzceļa ritošā sastāva remontu jomā. Arī citas Koncerna sabiedrības aktīvi strādā pie klientu piesaistes.

2024. gadā finanšu līdzsvara nodrošināšanai LDz no valsts budžeta saņēma 14 359 tūkst. EUR nesegto maksājumu par 2022. gadu un maksājumu 32 439 tūkst. EUR par 2023. gadu.

Norit darbs ar Satiksmes ministriju pie jauna līguma sagatavošanas LDz finanšu līdzsvara nodrošināšanai, jo 2018. gadā noslēgtais Daudzgaļu līgums zaudēja spēku 2022. gada 31. decembrī. Valsts budžeta līdzekļi LDz finanšu līdzsvara par 2024. gadu nodrošināšanai 26 013 tūkst. EUR apmērā ir paredzēti likumā "Par valsts budžetu 2025. gadam un budžeta ietvaru 2025., 2026. un 2027. gadam".

2024. gadā nepieciešamais finanšu līdzsvara nodrošināšanas finansējums atzīts ieņēmumu sastāvā saskaņā ar 20. SGS "Valsts atbalsts" minētajiem atzīšanas principiem. Šie principi nosaka valsts dotācijas atzīšanu tajā brīdī, kad pastāv pamatota pārliecība par nosacījumu, kas saistīti ar dotācijas saņemšanu, izpildi. Turklāt dotācijas, kas attiecas uz izmaksu segšanu, ir atzīstamas tajā periodā, kad notikušas izmaksas, pie nosacījuma, ka pastāv pamatota pārliecība par dotācijas saņemšanu nākotnē.

Saimnieciskās darbības rezultātā 2024. gadā atzīti valsts normatīvajos aktos noteiktie valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamie līdzekļi 26 013 tūkst. EUR apmērā. Finanšu līdzsvars atzīts, vadoties pēc Starptautisko finanšu pārskatu standartu vadlīnijām un tādā apmērā, kā tas paredzēts likuma "Par valsts budžetu 2025. gadam un budžeta ietvaru 2025., 2026. un 2027. gadam" 73. pantā. Finanšu līdzsvara segšanas pieprasījums tiks sniegts pēc LDz gada pārskata apstiprināšanas Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā noteiktajā kārtībā.

Kritēriji, lai LDz saņemtu finanšu līdzsvara maksājumu, ir Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā noteikto finanšu līdzsvara nosacījumu neizpilde. Ņemot vērā to, ka 2024. gadā LDz neizpildīja Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā paredzētos finanšu līdzsvara nosacījumus, attiecīgi izpildījās kritēriji Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā paredzēto finanšu līdzsvara maksājumu saņemšanai. Arī iepriekšējo gadu finanšu līdzsvara finansējuma saņemšanas fakts apliecina 2024. gada ieņēmumu atzīšanas pamatotību.

Lai arī pastāv pārliecība par finanšu līdzekļu saņemšanu, pastāv nenoteiktība attiecībā uz LDz nepieciešamo papildu finanšu līdzekļu saņemšanas laiku. Šī nenoteiktība attiecas gan uz līdzekļiem, lai kompensētu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas pilnā apmērā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai visa 2025. gada laikā, gan uz līdzekļiem LDz finanšu līdzsvara nodrošināšana.

Papildus likviditātes nodrošināšanai, divām no Koncerna sabiedrībām ir pieejamas īstermiņa kredītlīnijas:

- LDz no 2024. gada novembra Luminor Bank AS Latvijas filiālē ir piešķirta kredītlīnija īstermiņa naudas plūsmas finansēšanai 5 000 tūkst. EUR apmērā gadījumos, ja kavējas valsts budžeta maksājumi finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Ņemot vērā būtisku naudas līdzekļu atlikuma pieaugumu uz 2024. gada 31. decembri, šī kredītlīnija uz pārskata gada beigām nav izmantota.
- SIA "LDZ CARGO" 2024. gadā OP Corporate Bank plc Latvijas filiālē ir piešķirta kredītlīnija īstermiņa naudas plūsmas finansēšanai 5 000 tūkst. EUR. 2024. gadā nav bijusi nepieciešamība izmantot šo kredītlīniju.



KONCERNA MĀTES
SABIEDRĪBA

VADĪBAS
ZIŅOJUMS

PEĻŅAS VAI
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU
PĀRSKATS

FINANŠU
PĀRSKATU
PIELIKUMI

NEATKARĪGU
REVIDENTU
ZIŅOJUMS

Notikumi pēc 2024. gada pārskata sastādīšanas datuma

Izņemot kā norādīts citur šajā ziņojumā, kopš pārskata gada beigām nav bijuši notikumi, kam būtu būtiska ietekme uz 2024. gada konsolidētajos finanšu pārskatos uzrādīto informāciju.

Paziņojums par valdes atbildību

Koncerna Mātes sabiedrības valde (turpmāk tekstā – Vadība) ir atbildīga par Koncerna konsolidēto finanšu pārskatu sagatavošanu.

Konsolidētie finanšu pārskati no 219. līdz 272. lapai ir sagatavoti, pamatojoties uz grāmatvedības ierakstiem un attaisnojuma dokumentiem, un sniedz patiesu priekšstatu par Koncerna finansiālo stāvokli 2024. gada 31. decembrī, tā 2024. gada darbības rezultātiem un naudas plūsmām.

Iepriekš minētie konsolidētie finanšu pārskati ir sagatavoti saskaņā ar Eiropas Savienībā (ES) apstiprinātajiem SFPS Grāmatvedības standartiem, balstoties uz uzņēmējdarbības turpināšanas principu. Konsolidēto finanšu pārskatu sagatavošanas gaitā Vadības pieņemtie lēmumi un izdarītie novērtējumi ir bijuši piesardzīgi un pamatoti.

Koncerna Vadība ir atbildīga par atbilstošas uzskaites sistēmas nodrošināšanu, Koncerna aktīvu saglabāšanu, kā arī par krāpšanas un citu Koncernā izdarītu pārkāpumu atklāšanu un novēršanu. Vadība ir atbildīga par Latvijas Republikas likumdošanas prasību izpildi.

Rīgā, datums skatāms laika zīmogā

Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

A.Grinbergs
Valdes priekšsēdētājs

R.Pļavnieks
Valdes loceklis

M.Keņģis
Valdes loceklis

“LATVIJAS DZELZCEĻŠ”
KONCERNA ILGTSPĒJAS
ZIŅOJUMS PAR 2024. GADU

Ilgospējas ziņojuma saturs

01

ESRS 2: VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA

ESRS satura rādītājs	22
Ziņojuma sagatavošanas pamats	27
Pārvaldība	31
VAS “Latvijas dzelzceļš” paziņojums par korporatīvo pārvaldību “Latvijas dzelzceļš” Koncernā 2024. gadā	46-66
Stratēģija	72
Ietekmes, risku un iespēju pārvaldība	84

04

PĀRVALDĪBA

ESRS G1: Darījumdarbība	189
-------------------------	---------------------

02

VIDE

ESRS E1: Klimata pārmaiņas	90
ES Taksonomijas ziņojums	107
ESRS E2: Piesārņojums	118
ESRS E5: Resursu izmantojums un aprites ekonomika	130

05

BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI

Būtiskākie ilgtspējas ziņojumā iekļautie dati	198
---	---------------------

03

SOCIĀLIE ASPEKTI

ESRS S1: Pašu personāls	140
ESRS S2: Vērtības ķēdes darbinieki	159
ESRS S3: Skartās kopienas	163
ESRS S4: Patērētāji un tiešie lietotāji	170

06

NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS

Neatkarīga revidenta apliecinājuma ziņojums	214
---	---------------------

An aerial photograph showing a multi-lane asphalt road and a railway track running parallel to each other. The road has several cars and a truck. The railway track has overhead power lines. To the right of the road is a grassy area with trees. In the background, a large blue lake is visible under a clear sky. The image is split vertically: the left half is darkened, and the right half is in full color.

01

ESRS 2:
VISPĀRĪGĀ
INFORMĀCIJA

ESRS satura rādītājs

IRO-2. ESRS iekļautās informācijas atklāšanas prasības, uz kurām attiecas uzņēmuma ilgtspējas deklarācija

Informācijas atklāšanas prasības		
Sagatavošanas pamats		
BP-1	Vispārīgais pamats ilgtspējas deklarācijas sagatavošanai	27
BP-2	Atklājamā informācija saistībā ar īpašiem apstākļiem	30
Pārvaldība		
GOV-1	Administratīvo, vadības un uzraudzības struktūru funkcijas	31
GOV-2	Uzņēmuma administratīvajām, vadības un uzraudzības struktūrām sniegtā informācija un šo struktūru izskatītie ilgtspējas jautājumi	68
GOV-3	Ar ilgtspēju saistītu darbības rezultātu iekļaušana stimulēšanas shēmās	69
GOV-4	Paziņojums par pienācīgu rūpību	70
GOV-5	Riska pārvaldība un iekšējā kontrole attiecībā uz ilgtspējas ziņu sniegšanu	71
Stratēģija		
SBM-1	Stratēģija, darbījumsdarbības modelis un vērtības ķēde	72
SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	81
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darbījumsdarbības modeli	84
Ietekmes, risku un iespēju pārvaldība		
IRO-1	Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas procesu apraksts	84
IRO-2	ESRS iekļautās informācijas atklāšanas prasības, uz kurām attiecas uzņēmuma ilgtspējas deklarācija	88
Tematiskie standarti		
ESRS E1: Klimata pārmaiņas		
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darbījumsdarbības modeli	90
IRO-1	To procesu apraksts, ar ko identificē un novērtē būtisko ar klimatu saistīto ietekmi, riskus un iespējas	91
GOV-3	Ar ilgtspēju saistīta snieguma iekļaušana stimulēšanas shēmās	96
E1-1	Klimata pārmaiņu mitigācijai veltīts pārkārtošanās plāns	94

ESRS satura rādītājs

E1-2	Ar klimata pārmaiņu mitigāciju un pielāgošanos klimata pārmaiņām saistītās rīcībpolitikas	98
E1-3	Darbības un resursi, kas saistīti ar klimata pārmaiņu rīcībpolitikām	99
E1-4	Ar klimata pārmaiņu mitigāciju un pielāgošanos klimata pārmaiņām saistītie mērķrādītāji	94
E1-5	Enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra	101
E1-6	1., 2., 3. pakāpes bruto SEG emisijas un kopējās SEG emisijas	103
E1-7	Ar oglekļa kredītiem finansētie SEG piesaistes un SEG mazināšanas projekti	106
E1-8	Iekšējā oglekļa cenu noteikšana	106
E1-9	Paredzamais finansiālais iespaids, ko rada būtiski fiziskie un pārkārtošanās riski un potenciālās ar klimata pārmaiņām saistītās izdevības	106
ESRS E2: Piesārņojums		
IRO-1	To procesu apraksts, ar ko identificē un novērtē būtisko ar piesārņojumu saistīto ietekmi, riskus un iespējas	118
E2-1	Rīcībpolitikas attiecībā uz piesārņojumu	123
E2-2	Darbības un resursi saistībā ar piesārņojumu	123
E2-3	Mērķrādītāji saistībā ar piesārņojumu	125
E2-4	Gaisa, ūdens un augsnes piesārņojums	126
E2-5	Vielas, kas rada bažas, un vielas, kas rada ļoti lielas bažas	129
E2-6	Paredzamais finansiālais iespaids, ko var radīt ar piesārņojumu saistītā ietekme, riski un iespējas	129
ESRS E5: Resursu izmantojums un aprites ekonomika		
IRO-1	To procesu apraksts, ar ko identificē un novērtē būtisko ar aprites ekonomiku saistīto ietekmi, riskus un iespējas	130
E5-1	Ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku saistītās rīcībpolitikas	132
E5-2	Darbības un resursi, kas saistīti ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku	132
E5-3	Resursu izmantojuma un aprites ekonomikas mērķrādītāji	133
E5-4	Ienākošie resursi	133

ESRS satura rādītājs

E5-5	Izejošie resursi	134
E5-6	Paredzamais finansiālais iespaids, ko var radīt ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku saistītā ietekme, riski un iespējas	138
ESRS S1: Pašu personāls		
SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	140
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darījumdarbības modeli	140
S1-1	Rīcībpolitika attiecībā uz pašu personālu	143
S1-2	Procesi pašu strādājošo un darbinieku pārstāvju iesaistei ietekmes jautājumos	145
S1-3	Procesi negatīvās ietekmes remediācijai un kanāli pašu strādājošo bažu paušanai	146
S1-4	Rīcība saistībā ar būtisku ietekmi uz pašu personālu un pieejas būtisku risku mazināšanai un būtisku iespēju izmantošanai saistībā ar pašu personālu, un šo darbību iedarbīgums	146
S1-5	Mērķrādītāji saistībā ar būtiskas negatīvas ietekmes pārvaldību, pozitīvas ietekmes veicināšanu un būtisku risku un iespēju pārvaldību	148
S1-6	Uzņēmuma darbinieku iezīmes	150
S1-7	Uzņēmuma pašu personālā ietilpstošo ārštata darbinieku raksturojums	154
S1-8	Kopīguma sarunu tvērums un sociālais dialogs	154
S1-9	Daudzveidības rādītāji	153
S1-10	Adekvātas algas	154
S1-11	Sociālā aizsardzība	155
S1-12	Personas ar invaliditāti	156
S1-13	Apmācības un prasmju pilnveides rādītāji	156
S1-14	Darba aizsardzības rādītāji	157
S1-15	Darba un privātās dzīves līdzsvara rādītāji	155
S1-16	Atalgojuma rādītāji (darba samaksas atšķirība un kopējais atalgojums)	155
S1-17	Incidenti, sūdzības un nopietna ietekme uz cilvēktiesībām	158

ESRS satura rādītājs

ESRS S2: Vērtības ķēdes darbinieki		
SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	159
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darbījumsdarbības modeli	159
S2-1	Rīcībpolitika attiecībā uz vērtības ķēdes darbiniekiem	161
S2-2	Procesi vērtības ķēdes darbinieku iesaistei ietekmes jautājumos	162
S2-3	Procesi negatīvās ietekmes remediācijai un kanāli vērtības ķēdes darbinieku bažu paušanai	162
S2-4	Rīcība saistībā ar būtisku ietekmi uz vērtības ķēdes darbiniekiem un pieejas būtisku risku pārvaldīšanai un būtisku iespēju izmantošanai saistībā ar vērtības ķēdes darbiniekiem, un šo darbību iedarbīgums	162
S2-5	Mērķrādītāji saistībā ar būtiskas negatīvas ietekmes pārvaldību, pozitīvas ietekmes veicināšanu un būtisku risku un iespēju pārvaldību	162
ESRS S3: Skartās kopienas		
SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	163
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darbījumsdarbības modeli	163
S3-1	Rīcībpolitika attiecībā uz skartajām kopienām	165
S3-2	Procesi skarto kopienu iesaistei ietekmes jautājumos	166
S3-3	Procesi negatīvās ietekmes remediācijai un kanāli skartajām kopienām bažu paušanai	167
S3-4	Rīcība saistībā ar būtisku ietekmi uz skartajām kopienām un pieejas būtisku risku pārvaldīšanai un būtisku iespēju izmantošanai saistībā ar skartajām kopienām, un šo darbību iedarbīgums	167
S3-5	Mērķrādītāji saistībā ar būtiskas negatīvas ietekmes pārvaldību, pozitīvas ietekmes veicināšanu un būtisku risku un iespēju pārvaldību	169
ESRS S4: Patērētāji un tiešie lietotāji		
SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	170
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darbījumsdarbības modeli	170
S4-1	Rīcībpolitika attiecībā uz patērētājiem un tiešajiem lietotājiem	174
S4-2	Procesi patērētāju un tiešo lietotāju iesaistei ietekmes jautājumos	178

ESRS satura rādītājs

S4-3	Procesi negatīvās ietekmes remediācijai un kanāli patērētājiem un tiešajiem lietotājiem bažu paušanai	181
S4-4	Rīcība saistībā ar būtisku ietekmi uz patērētājiem un tiešajiem lietotājiem un pieejas būtisku risku mazināšanai un būtisku iespēju izmantošanai saistībā ar patērētājiem un tiešajiem lietotājiem, un šo darbību iedarbīgums	182
S4-5	Mērķrādītāji saistībā ar būtiskas negatīvas ietekmes pārvaldību, pozitīvas ietekmes veicināšanu un būtisku risku un iespēju pārvaldību	184
ESRS G1: Darījumdarbība		
GOV-1	Administratīvo, vadības un uzraudzības struktūru funkcijas	189
IRO-1	Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas procesu apraksts	189
G1-1	Darījumdarbības politika un korporatīvā kultūra	192
G1-2	Attiecību ar piegādātājiem pārvaldība	194
G1-3	Korupcijas un kukuļošanas novēršana un atklāšana	196
G1-4	Apstiprināti korupcijas vai kukuļošanas incidenti	196
G1-5	Politiskā ietekme un lobēšanas darbības	197



SAGATAVOŠANAS PAMATS

Vispārīgais pamats ilgtspējas deklarācijas sagatavošanai

“Latvijas dzelzceļš” Koncerna (turpmāk tekstā arī – Koncerns) ilgtspējas deklarācija (turpmāk tekstā arī – ziņojums) ir sagatavota konsolidēti, ietverot visas “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrības, kas norādītas šī ziņojuma nākamajā lapā un atbilst finanšu pārskata tvērumam.

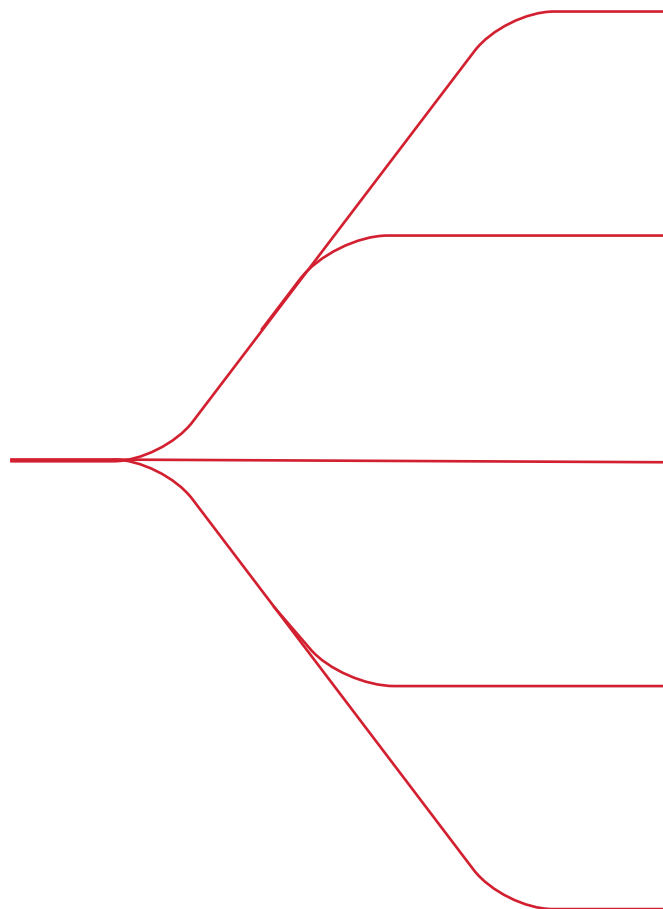
Ziņojums sagatavots saskaņā ar Latvijas Republikas Ilgtspējas informācijas atklāšanas likuma, Korporatīvās ilgtspējas ziņu sniegšanas direktīvas (ES) 2022/2464 (CSRD) un ar to saistīto Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu (ES) 2023/2772 (ESRS) prasībām. Šī ilgtspējas ziņojuma ietvaros ir iekļauta informācija par valdošo koncerna uzņēmumu VAS “Latvijas dzelzceļš” un tā atkarīgo sabiedrību (SIA “LDZ CARGO”, SIA “LDZ Loģistika”, SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un SIA “LDZ apsardze”) sniegumu 2024. gadā. Neatkarīgās koncerna sabiedrības AS “LatRailNet” informācija ziņojumā iekļauta sašaurinātā apjomā. Koncerna ilgtspējas ziņojums aptver arī uzņēmuma augšupējo un lejupējo vērtības ķēdi, kas plašāk aplūkota [78. lpp.](#)

Koncerna valdošā uzņēmuma juridiskā adrese ir Rīgā, Emīlijas Benjamiņas ielā 3 (līdz 2024. gada februārim – Gogoļa iela 3; ielas nosaukums mainīts, pamatojoties uz Rīgas domes lēmumu), bet tā struktūrvienības un meitas sabiedrības darbojas visā Latvijā – vietās, kur ir nozīmīgi dzelzceļa mezgli un tiek nodrošināta pasažieru pārvadājumu organizēšana un kravu apstrāde. VAS “Latvijas dzelzceļš” (turpmāk tekstā arī – LDz) un pārējiem meitas uzņēmumiem nav filiāļu vai pārstāvniecību ārvalstīs, izņemot SIA “LDZ CARGO”, kas 2023. gadā ir atvērusi filiāli Igaunijā.

Revidenta apliecinājums par ilgtspējas ziņojumu un tajā iekļauto informāciju atrodams [214. lpp.](#)



Koncerna struktūra 2024.gada 31.decembrī





VISPĀRĪGĀ
INFORMĀCIJA

VIDE

SOCIĀLIE ASPEKTI

PĀRVALDĪBA

BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS
ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI

NEATKARĪGA REVIDENTA
APLIECINĀJUMA
ZIŅOJUMS



VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvalda dzelzceļa infrastruktūru un sniedz publiskās lietošanas dzelzceļa minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām; kravas vagonu apstrādes, vagonu tehniskās apkopes un apskates pakalpojumus, elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus, nomas pakalpojumus, informācijas tehnoloģiju pakalpojumus un elektronisko sakaru pakalpojumus.



SIA “LDZ CARGO” veic starptautiskos un iekšzemes kravu, t.sk., bīstamo un negabarīta kravu, pārvadājumus, kā arī sniedz citus ar dzelzceļa kravu pārvadājumiem saistītos pakalpojumus. Sabiedrība konteineros un vagonos pārvadā plaša sortimenta kravas, gandrīz visus Harmonizētajā kravu nomenklatūrā (HKN) minētos kravu veidus. Sabiedrība darbojas Nolīguma par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS) un Vienveida noteikumu attiecībā uz kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIM; Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) B papildinājums) tiesiskajā vidē un kravu pārvadāšanai izmanto Austrumu-Rietumu un Ziemeļu-Dienvidu transporta koridorus. Komerccarbības attīstības nolūkā SIA “LDZ CARGO” ir atvērusi filiāli Igaunijā – tā reģistrēta Igaunijas Republikas Uzņēmumu reģistrā 2023. gada 19. jūnijā.



SIA “LDZ Logistika” – intermodālu loģistikas piedāvājumu mārketingu un pārdošanu, piesaistot Latvijas tranzīta nozarei jaunus klientus un tādā veidā sekmējot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.



SIA “LDZ apsardze” sniedz dažādu objektu un dzelzceļa kravu fiziskās apsardzes pakalpojumus, projektē un montē apsardzes, ugunsdrošības un video novērošanas sistēmas, kam ekspluatācijas laikā veic tehnisko apkopi un uzturēšanu, kā arī veic saņemto trauksmes signālu monitoringu.



SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” veic dzelzceļa ritošā sastāva tehnisko apkopi un remontus, lokomotīvu ekipēšanu un modernizāciju, sniedz maģistrālo kravas, manevru dīzeļlokomotīvu un sliežu ceļu mašīnu nomas pakalpojumus, lokomotīvu rezerves bāzes uzturēšanas pakalpojumus un nodarbojas ar degvielas tirdzniecību. Sabiedrība sniedz arī nesagraujošās kontroles laboratorijas pakalpojumus un nodarbojas ar ritošā sastāva rezerves daļu tirdzniecību.



AS “LatRailNet” ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs, kas tostarp pieņem lēmumus par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, piekļuves maksas aprēķināšanas sistēmu, maksas noteikšanu, novērtēšanu un iekasēšanu, kā arī sadarbojas ar citiem būtisko funkciju veicējiem starptautisko savienojumu jautājumos.



Atklājamā informācija saistībā ar īpašiem apstākļiem

Ja vien ziņojumā nav norādīts citādāk, tad saturā ir ievērotas ESRS 1 6.4. iedaļā noteiktās īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa definīcijas.

Šis ir pirmais ilgtspējas ziņojums, ko LDz sagatavo, pakāpeniski piemērojot Korporatīvās ilgtspējas ziņu sniegšanas direktīvas (ES) 2022/2464 un ar to saistīto Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu prasības, kā arī pārskata vides sadaļā iekļauta informācija par ES Taksonomijai (ES) 2020/852 atbilstīgajām saimnieciskajām darbībām. Ja vien ziņojumā nav norādīts citādāk, tad saturā ir ievērotas ESRS 1 6.4. iedaļā noteiktās īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa definīcijas:

- īstermiņa periods — periods, kas finanšu pārskatos ir pieņemts par šī pārskata periodu (2024. gada 1. janvāris līdz 2024. gada 31. decembris);
- vidēja termiņa periods — no noteiktā īstermiņa pārskata perioda beigām līdz pieciem gadiem;
- ilgtermiņa periods — pārsniedz 5 gadus”

Turpmākajos gados Koncerna ilgtspējas ziņojumu detalizācija, datu kvalitāte un precizitāte, kā arī atbilstība ESRS standartu prasībām tiks pilnveidota. Ņemot vērā, ka iepriekšējos periodos veidotie ilgtspējas pārskati, kas balstīti uz Globālās ziņošanas iniciatīvas (Global Reporting Initiative; GRI) standartiem, nav tieši salīdzināmi, ziņojumā nav veikts šāds salīdzinājums vai korekcijas attiecībā uz iepriekšējos periodos sniegto informāciju.

Atsevišķās ziņojuma sadaļās ir izmantota vērtības ķēdes dalībnieku sniegtā informācija, piemēram, attiecībā uz atkritumu apsaimniekošanu (jo Koncernam nav pieejami primārie dati par savāktu atkritumu tālākajām apsaimniekošanas plūsmām). Tāpat 2024. gadā tika izstrādāta metodoloģija piegādātāju ilgtspējas riska novērtējumam. Tās ietvaros veicot atlikušā riska aprēķinu, tiek izmantota vērtības ķēdē iesaistīto pušu – piegādātāju sniegtā informācija, taču Koncerns nepārbauda tās patiesumu vai atbilstību.

Saistībā ar Koncerna ietekmi uz vidi ziņojumā tai skaitā tiek izmantota informācija un dati, kas iegūti Koncerna sabiedrībās ieviesto vides un energopārvaldības vai citu vadības sistēmu ietvaros. VAS “Latvijas dzelzceļš” un “LDZ ritošā sastāva serviss” ir ieviesta sertificēta vides un energopārvaldības sistēma (nepārtraukta nozīmīgo energopatēriņa jomu un ietekmes uz vidi analīze) atbilstoši ISO 50001:2018 un ISO 14001:2015 standartu prasībām. Uzņēmums SIA “LDZ apsardze” ir sertificēts atbilstoši ISO 14001:2015 standarta prasībām, un SIA “LDZ CARGO” ir sertificēts atbilstoši ISO 50001:2018 standarta prasībām. SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” vadības sistēma ir sertificēta atbilstoši ISO 9001:2015 standarta prasībām. Visām minētajām sistēmām tiek veikta regulāra pārsertifikācija un uzraudzības auditi, ko veic ārēja kompetenta sertifikācijas organizācija.

Šajā ziņojumā iekļauts arī LDz Koncerna korporatīvās pārvaldības paziņojums (sk. [46.lpp.](#)), kas sagatavots saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 58.¹panta noteikumiem un ievērojot 2022.gada 15.marta Ministru kabineta noteikumus Nr.175 “Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrībā un publiski privātā kapitālsabiedrībā piemērojamajiem korporatīvās pārvaldības ieteikumiem”, kas nosaka, ka publiskas personas kapitālsabiedrībā piemēro Latvijas Korporatīvās pārvaldības kodeksu “Labas korporatīvās pārvaldības ieteikumi uzņēmumiem Latvijā”.



PĀRVALDĪBA

Administratīvo, vadības un uzraudzības struktūru funkcijas

“Latvijas dzelzceļš” Koncerna un VAS “Latvijas dzelzceļš” kā Koncerna valdošā uzņēmuma vadības modelis atbilst korporatīvās pārvaldības labās prakses principiem.

Uzņēmumam ir šādas pārvaldības institūcijas – akcionāru sapulce, padome un valde. Akcionāru sapulce ievēlē padomi, kas savukārt ievēlē valdi un ir tās pārraudzības institūcija.

Atkarīgajās sabiedrībās atkarībā no to darbības mēroga un atbilstības lielās kapitālsabiedrības statusam saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumu ir vai nu izveidota padome (SIA “LDZ CARGO” un SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”), un augstākajā pārvaldības līmenī lēmumus pieņem dalībnieku sapulce, vai darbojas tikai valde, un augstākā lēmumu pieņemšanas institūcija ir dalībnieku sapulce (SIA “LDZ apsardze” un SIA “LDZ Loģistika”). Neatkarīgajā sabiedrībā AS “LatRailNet” ir izveidota padome.

Lai nodrošinātu efektīvu pārvaldību, lēmumu pieņemšanu un mērķu sasniegšanu, Koncerna uzņēmumu stratēģiskā un operatīvā vadība ir nodalīta. Attīstību un stratēģisko plānošanu īsteno valde, bet operatīvo vadību nodrošina katras sabiedrības darbības specifikai atbilstoši izveidotās organizatoriskās struktūras struktūrvienību vadītāji.

Lai nodrošinātu Koncerna un visu atkarīgo sabiedrību koordinētu darbību un pārvaldību, ir izstrādāta un 2021. gada 18. jūnijā apstiprināta **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika**. VAS “Latvijas dzelzceļš” nodrošina tās ieviešanu un pārraudzību visā Koncernā, tādējādi īstenojot visa Koncerna stratēģisko vadību.

VAS “Latvijas dzelzceļš” ir šādas pārvaldības institūcijas:



akcionāru sapulce



padome



valde



2024. gadā ir veiktas izmaiņas VAS “Latvijas dzelzceļš” organizatoriskajā struktūrā. Darbu uzsākot jaunam valdes sastāvam (sīkāk skatīt [40. lpp.](#)), pārdalītas valdes locekļu atbildības jomas, kas nostiprinātas [valdes reglamentā](#). Savukārt saimniecisko procesu efektivitātes uzlabošanai apvienotas divas struktūrvienības – līdzšinējā Vagonu apkopes distance, kas nodrošināja vagonu apskati, un Vilcienu kustības pārvalde, kas veic vilcienu kustības plānošanu un koordinēšanu, tai skaitā, ārkārtas situācijās. Pēc izmaiņām abas funkcijas veic Vilcienu kustības pārvalde. Lai nodrošinātu stratēģiski būtisku jautājumu pārraudzību, izveidotas valdes padomnieku pozīcijas IT un infrastruktūras attīstības jautājumos.

Akcionārs

Akcionāra intereses LDz akcionāru sapulcē pārstāv Satiksmes ministrijas valsts sekretārs vai ar valsts sekretāra rīkojumu noteikta cita ministrijas amatpersona, kurai ir visas tiesību aktos paredzētās kapitāla daļu turētāja pārstāvja tiesības, pienākumi un atbildība. VAS “Latvijas dzelzceļš” darbības pārraudzība tiek īstenota saskaņā ar [Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumu](#), kurā ir skaidri noteikti sadarbības mehānismi akcionāru sapulču rīkošanai un informācijas apmaiņai.

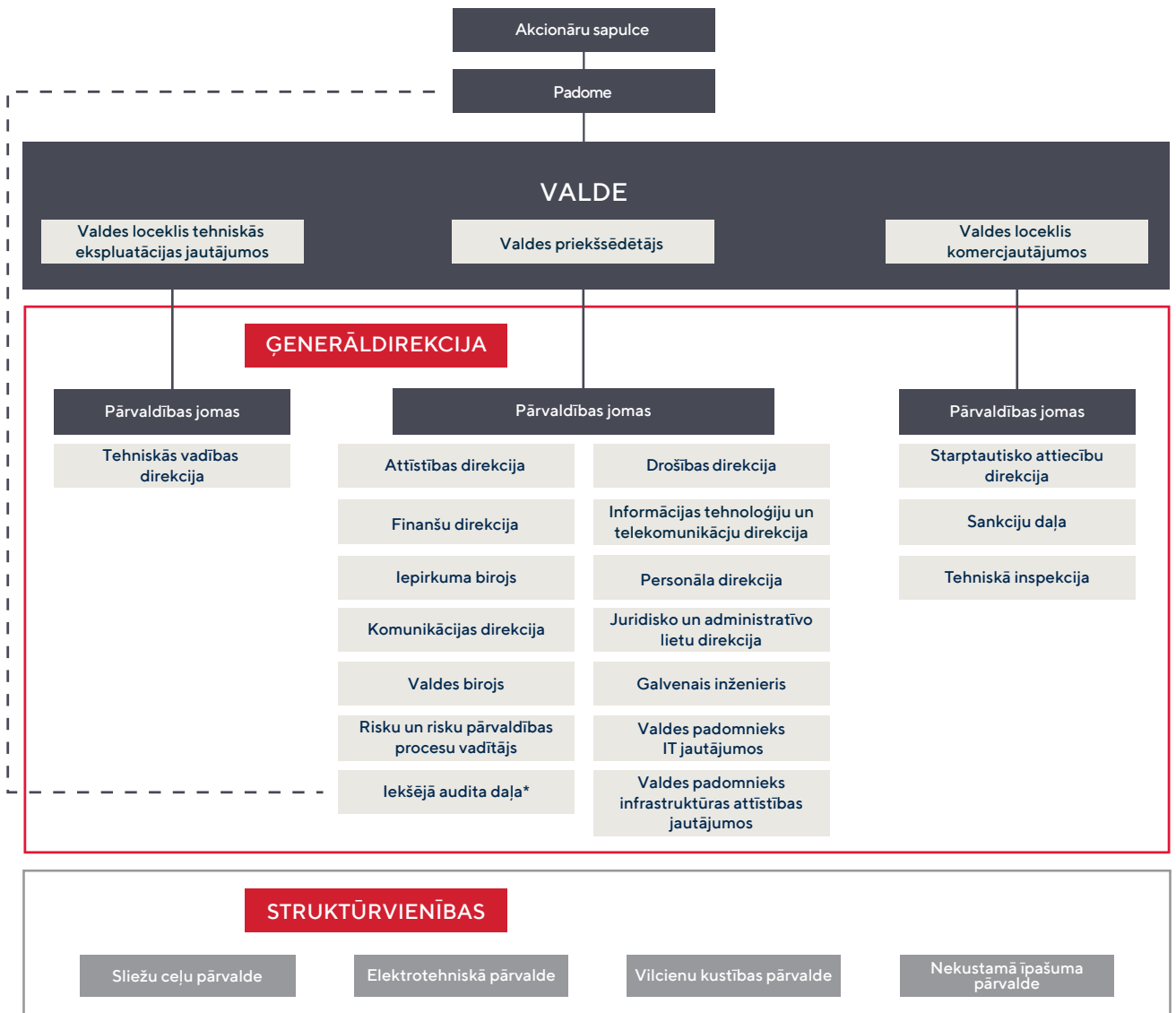
2024. gadā ir notikušas 7 akcionāru sapulces, kurās tika izskatīti jautājumi par VAS “Latvijas dzelzceļš” 2023. gada pārskatu, konsolidēto pārskatu un Koncerna konsolidētajiem darbības rezultātiem. Tāpat tika izskatīti 2023. gada iekšējā audita rezultāti un apstiprināts iekšējā audita 2024. gada darba plāns.

Atkarīgajās sabiedrībās akcionāra intereses īsteno dalībnieku sapulce.

2024. gadā ir notikušas:

- 5 SIA “LDZ CARGO” dalībnieku sapulces;
- 5 SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” dalībnieku sapulces;
- 3 SIA “LDZ Loģistika” dalībnieku sapulces;
- 1 SIA “LDZ apsardze” dalībnieku sapulces.

AS “LatRailNet” akcionāra intereses īsteno akcionāru sapulce. 2024. gadā ir notikušas 5 akcionāru sapulces.



*Iekšējā audita daļa – funkcionāli pakļauta Sabiedrības padomei, administratīvi pakļauta Sabiedrības valdei



Attiecībā uz ietekmju, risku un iespēju pārvaldību VAS “Latvijas dzelzceļš” gadījumā tās pārraudzību neīsteno akcionārs, bet gan kapitālsabiedrības padome. Atkarīgo sabiedrību gadījumā dalībnieku sapulce izskata atkarīgo sabiedrību valdes mērķus, kuri cita starpā ietver arī mērķus, kas saistīti, piemēram, ar risku pārvaldību, energoefektivitātes uzlabošanu, klientu servisa uzlabošanu u.c. jomām, kas attiecas arī uz ietekmi, riskiem un iespējām ilgtspējas jomās.

Koncerna sabiedrību padomes

Koncerna sabiedrībās kopā 2024. gada beigās darbojas 10 padomes locekļi – viena sieviete (10%) un deviņi vīrieši (90%). Citi dažādības rādītāji par padomes locekļiem netiek apkopoti, nodrošinot personas datu aizsardzību un privātumu. Padomēs kopā ir trīs neatkarīgie padomes locekļi, veidojot 30% no kopējā padomes locekļu skaita.

VAS “Latvijas dzelzceļš” padome apstiprina būtiskās Koncerna pārvaldības politikas, tostarp 2024. gadā ir apstiprinājusi “Latvijas dzelzceļš” Koncerna [ilgtspējas politiku](#). Tāpat padome apstiprina un seko līdzi korporatīvās pārvaldības uzlabošanas plāna izpildei, kurā ik gadu tiek paredzēti pasākumi Koncerna pārvaldības pilnveidei, kā arī būtisko politiku pārskatīšana saskaņā ar tajās noteiktajiem termiņiem (piemēram, reizi trīs gados).

Padome divas reizes gadā izskata atskaiti par VAS “Latvijas dzelzceļš” vidēja termiņa darbības stratēģijas izpildi (sīkāk par vidēja termiņa darbības stratēģiju 2021.–2025. gadam skatīt [72.lpp.](#)), kā arī iesaistās stratēģijas izstrādes procesā un apstiprina stratēģiju jaunam periodam. Padome regulāri seko līdzi būtiskāko investīciju projektu izpildei, kā arī izskata un dod iepriekšēju piekrišanu darījumu slēgšanai (tai skaitā, iepirkumu līgumu slēgšanai), kas ir vismaz 300 000 EUR vērtībā.

Reizi gadā padome apstiprina rezultātos rādītājus (KPI) valdei kalendārajam gadam (piemēram, valdes KPI 2024. gadam), kas cita starpā ietver arī ar ilgtspējas jomām un to vadību saistītus rādītājus.

Padomes Audita komiteja seko līdzi iekšējo auditu veikšanai un uzklausa iekšējā audita daļas ziņojumus par noteiktu darbības jomu riskiem un to kontroles pasākumu uzlabošanas nepieciešamību.

Audita komiteja arī seko līdzi ikgadējam gada pārskata izstrādes procesam, un kopš 2024. gada tā ietvaros arī ilgtspējas ziņojuma izstrādei. Padome izskata gada pārskatu pirms tā iesniegšanas apstiprināšanai akcionāru sapulcē.

Atkarīgo sabiedrību padomes uzrauga konkrētās sabiedrības valdes darbu, nosakot rezultātos rādītājus, uzraugot biznesa plānu izstrādi un izpildi, kā arī izskatot citus būtiskus jautājumus.

2024. gadā ir notikušas:

- 22 VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes sēdes;
- 26 SIA “LDZ CARGO” padomes sēdes;
- 21 SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” padomes sēdes.





Koncerna padomju sastāvs 2024. gada 31. decembrī
VAS "Latvijas dzelzceļš"



Andris Liepiņš

VAS "Latvijas dzelzceļš"
padomes priekšsēdētājs,
neatkarīgais padomes loceklis

Absolvējis Rīgas Tehniskās universitātes Rīgas Biznesa skolu, iegūstot maģistra grādu biznesa vadībā, kā arī Kolumbijas Universitāti (ASV), iegūstot maģistra grādu starptautiskajās attiecībās. Latvijas Universitātē ieguvis maģistra grādu sabiedrības vadībā un bakalaura diplomu ekonomikā.

Bijis AS "Latvenergo" padomes priekšsēdētāja vietnieks, audita komitejas un cilvēkresursu komitejas loceklis, VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" valdes priekšsēdētājs, AS "Air Baltic Corporation" padomes priekšsēdētājs, no 2001. – 2014. gadam Ekonomikas ministrijas valsts sekretāra vietnieks.

VAS "Latvijas dzelzceļš" neatkarīgais padomes loceklis kopš 2019. gada.

Pilnvaru termiņš: no 07.06.2024. līdz 06.06.2029. (5 gadi)



Reinis Ceplis

VAS "Latvijas dzelzceļš"
neatkarīgais padomes loceklis

Absolvējis Latvijas Universitātes Ekonomikas fakultāti, iegūstot bakalaura grādu ekonomikā, kā arī ASV CFA institūtā iegūts sertificēta finanšu analītiķa grāds.

R. Ceplis ir auditoriālo kompānijas "Baker Tilly Baltics" padomes priekšsēdētājs un ģimenes veselības centra "Stārķa Ligzda" valdes loceklis, kā arī SIA "Good Health" valdes priekšsēdētājs un SIA "Respectful Consulting" veselības aprūpes produktu attīstības vadītājs.

Bijis Somijas publiskās AS "Lassila & Tikanoja PLC" Latvijas meitas uzņēmuma SIA "L&T" vadītājs, AS "A.C.B." finanšu direktors, investīciju bankas "SUPREMA" korporatīvo finanšu speciālists, investīciju bankas "Trasta komercbanka" korporatīvo finanšu speciālists, kā arī Rīgas Fondu biržas Listinga departamenta vadītājs.

VAS "Latvijas dzelzceļš" neatkarīgais padomes loceklis kopš 2019. gada.

Pilnvaru termiņš: no 07.06.2024. līdz 06.06.2029. (5 gadi)



SIA "LDZ CARGO"



Andris Ozoliņš

SIA "LDZ CARGO"
padomes loceklis

A. Ozoliņš ir ieguvis maģistra grādu uzņēmējdarbības vadībā Rīgas Biznesa institūtā, kā arī zināšanas papildinājis Velsas Universitātē Apvienotajā Karalistē, Starptautiskā menedžmenta attīstības institūtā Šveicē un Eiropas Vadības un tehnoloģiju skolā Vācijā.

A. Ozoliņa profesionālā pieredze ilggadēji bijusi saistīta ar finanšu sektoru, 13 gadus strādājis "DnB Banka" valdē, kur no 2004. gada pildījis valdes priekšsēdētāja pienākumus. No 2010. gada līdz 2011. gadam bijis arī "DNB NORD Bank ASA" vadības komitejas loceklis, atbildīgais par tirdzniecību un korporatīvo biznesu Baltijā, Polijā un Dānijā. Kopš 2013. gada strādājis dažādu uzņēmumu padomēs gan privātajā, gan valsts sektorā.

Pilnvaru termiņš: no 07.12.2024. uz termiņu, kas nav ilgāks par vienu gadu, līdz brīdim, kad Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktajā nominēšanas kārtībā dalībnieku sapulce amatā ievēlēs viņu vai citu kandidātu.



Mikus Ozols

SIA "LDZ CARGO"
padomes loceklis

M. Ozols ir ieguvis profesionālo maģistra grādu finansēs Banku augstskolā, sociālo zinātņu maģistra grādu ekonomikā Latvijas Universitātē, bet SBS "Swiss Business School" ieguvis "MBA Major: Global Finance and Banking" grādu.

M. Ozolam ir ilggadīga pieredze, strādājot Latvijas Informācijas un komunikācijas asociācijas, Latvijas Telekomunikāciju asociācijas un Latvijas Interneta asociācijas valdēs. No 2006. gada līdz 2022. gadam bijis SIA "Telia Latvija" izpilddirektors un valdes priekšsēdētājs. 2024. gada janvārī ievēlēts AS "Pasažieru vilciens" padomes locekļa amatā.

Pilnvaru termiņš: no 11.10.2024. uz termiņu, kas nav ilgāks par vienu gadu, līdz brīdim, kad Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktajā nominēšanas kārtībā dalībnieku sapulce amatā ievēlēs viņu vai citu kandidātu.



SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"



Guntis Stafeckis

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
padomes priekšsēdētājs

Guntim Stafeckim ir maģistra grāds elektroenerģētikā, kas iegūts Rīgas Tehniskajā universitātē. Savā līdzšinējā darba pieredzē viņš ir ieņēmis vadošus amatus vairākos lielos uzņēmumos – SIA "Jauda D", AS "Latvenergo", AS "Latvijas elektriskie tīkli", SIA "Siemens".

Pilnvaru termiņš: no 14.08.2020. līdz 13.08.2025. (5 gadi)



Baiba Beatrise Sleže

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
padomes locekle

Baiba Beatrise Sleže ir absolvējusi Rīgas Ekonomikas augstskolu, iegūstot bakalaura grādu, kā arī Latvijas Universitāti, iegūstot maģistra grādu. B.B. Sleže ir piešķirta starptautiskā ACCA kvalifikācija un Baltijas Korporatīvās pārvaldības institūta valdes locekļu izglītības programmas sertifikāts.

B.B. Sleže ir vairāk nekā 20 gadu pieredze finanšu un uzņēmumu vadībā dažādu nozaru vadošajos uzņēmumos, tostarp mediju grupā "TV3 Group" Latvijā, AS "LIDO" grupa, "RIMI Baltic" grupa, SIA "LDZ CARGO". Līdzšinējās profesionālās karjeras laikā B.B. Sleže ir bijusi auditore starptautiskajā auditoriā "Ernst&Young" un vadījusi finanšu darījumu konsultāciju projektus auditoriā "PricewaterhouseCoopers".

Pilnvaru termiņš: no 04.01.2022. līdz 03.01.2027. (5 gadi)



SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"



Āris Dandens

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
neatkarīgais padomes loceklis

Ārim Dandenam ir bakalaura grāds inženierzinātnē, kas iegūts Latvijas Lauksaimniecības Universitātē, un maģistra grāds vides zinātnē, kas iegūts Rīgas Tehniskajā universitātē. Ā. Dandenam ir ilggadēja pieredze vadošos amatos elektroenerģijas un siltuma ražošanas, pārvaldes un pārdošanas uzņēmumos, t.sk., AS "Augstsprieguma tīkls", AS "Sadales tīkls" u.c.

Pilnvaru termiņš: no 04.01.2022. līdz 03.01.2027. (5 gadi)

AS "LatRailNet"



Edmunds Beļskis

AS "LatRailNet"
padomes priekšsēdētājs

Latvijas Universitātē ieguvis sociālo zinātņu maģistra grādu sabiedrības vadībā, Rīgas Tehniskajā universitātē ieguvis inženierzinātņu maģistra grādu mašīnbūves tehnoloģijās un inženiera kvalifikāciju tehnoloģisko procesu un ražošanas automatizācijā.

Strādājis ar elektronisko sakaru, dzelzceļa infrastruktūras, atbilstības novērtēšanas un standartizācijas jomu saistītās kapitālsabiedrībās un valsts iestādēs, ieguvis darba pieredzi valsts kapitālsabiedrību valdēs un padomēs, bijis Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas valsts sekretāra vietnieks informācijas un komunikācijas tehnoloģiju jautājumos un VAS "Latvijas Gaisa satiksme" padomes loceklis, Satiksmes ministrijas Sakaru departamenta direktors, kā arī AS "VRC Zasulauks" padomes loceklis, SIA "LGS Mācību centrs" valdes loceklis, Ekonomikas ministrijas Uzņēmējdarbības un rūpniecības konkurētspējas departamenta direktors un SIA "Standartizācijas, akreditācijas un metroloģijas centrs" valdes loceklis.

Pilnvaru termiņš: no 16.02.2021. līdz 15.02.2026. (5 gadi)



AS “LatRailNet”



Mārtiņš Bičevskis

AS “LatRailNet”
padomes priekšsēdētāja vietnieks

Strādājis par valsts sekretāru Finanšu un Tieslietu ministrijās, līdzdarbojies un vadījis valsts kapitālsabiedrību padomes enerģijas un nekustamā īpašuma sektoros, bijis Latvijas Komercbanku asociācijas prezidents. Karjera publiskajā pārvaldē, kā arī liela pieredze privātā biznesa interešu pārstāvībā. *Start-up* ekosistēmas entuziasts un Latvijas sporta ekosistēmas aktīvis. Ir Latvijas Olimpiskās Komitejas Izpildkomitejas loceklis, Handbola federācijas prezidents, Latvijas Riska kapitāla asociācijas valdes loceklis.

Commercialization Reactor fonda līdzieguldītājs, mentors programmā *.Cocoon* (Tartu dibināta pirmā de-akcelerācijas programma jaunuzņēmumu dibinātājiem), *Edtech Evolution* un *She Loves Tech* Austrumeiropas atlasē līdzdibinātājs.

Pilnvaru termiņš: no 16.02.2021. līdz 15.02.2026. (5 gadi)



Andrejs Pančenko

AS “LatRailNet”
padomes loceklis

Profesionālā maģistra grāds tiesību zinātnē Latvijas Universitātē, kā arī profesionālais mākslas bakalaura grāds Liepājas Pedagoģijas akadēmijā.

Profesionālā darbība pēdējos 20 gadus ir bijusi cieši saistīta ar finanšu pakalpojumu jomu, no kuriem pēdējos 15 gadus bijis starptautiskā auto līzinga uzņēmuma SIA “ALD Automotive” valdes loceklis un “ALD Automotive” Baltijas vadības komandas loceklis. No 2013. gada līdz 2015. gadam vadījis “ALD Automotive” uzņēmumu Lietuvā.

Pirms tam strādājis Swedbank grupas uzņēmumos. Pieredzi publisko kapitālsabiedrību darbā ieguvis kā SIA “Rīgas Satiksme” padomes loceklis.

Šobrīd ir SIA “AJKC” izpilddirektors un vadības konsultants.

Pilnvaru termiņš: no 16.02.2021. līdz 15.02.2026. (5 gadi)



Koncerna sabiedrību valdes

Koncerna sabiedrībās kopā 2024. gada beigās ir 11 valdes locekļi – divas sievietes (18%) un deviņi vīrieši (82%). Citi dažādības rādītāji par valdes locekļiem netiek apkopoti, nodrošinot personas datu aizsardzību un privātumu.

Sabiedrību valdes izskata visus būtiskos ar sabiedrības vadību saistītos jautājumus, tai skaitā, apstiprina iekšējos normatīvos dokumentus un uzrauga to izpildi. VAS “Latvijas dzelzceļš” valde tostarp apstiprina iekšējos normatīvos dokumentus, kas attiecināmi uz visa Koncerna pārvaldību (piemēram, “Latvijas dzelzceļš” Koncerna ilgtspējas ziņojuma sagatavošanas kārtību). 2024. gadā ir notikušas 62 VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes sēdes.

Valdes locekļi kopā vai atbilstoši katrs savai darbības jomai un kompetencei piedalās komiteju darbā, kuras lemj par konkrētu jomu pārvaldību, piemēram, Investīciju komitejā, Ilgtspējas komitejā un citās.



82%



18%

uzņēmumu valdes locekļu sadalījums pa dzimumiem



2024. gadā notikušās izmaiņas Koncerna sabiedrību valdes sastāvos:

VAS “Latvijas dzelzceļš”:

- 2024. gada 10. jūnijā par VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes priekšsēdētāju tika iecelts Artis Grinbergs, līdzšinējais valdes priekšsēdētājs Rinalds Pļavnieks tika iecelts valdes locekļa amatā un līdzšinējā valdes locekle Vita Balode-Andrūsa no amata VAS “Latvijas dzelzceļš” valdē tika atsaukta;
- 2024. gada 1. jūlijā VAS “Latvijas dzelzceļš” darbu uzsāka valdes loceklis Mārtiņš Keņģis, uzņemoties atbildību par LDz tehniskās ekspluatācijas jautājumiem.

SIA “LDZ CARGO”:

- 2024. gada 7. februārī par SIA “LDZ CARGO” valdes priekšsēdētāju iecelts Alģirds Miķelsons, par valdes loekli iecelta Olga Bondare;
- 2024. gada 10. maijā darbu SIA “LDZ CARGO” valdē pārtrauca valdes loceklis Mārtiņš Pevko;
- 2024. gada 8. oktobrī darbu SIA “LDZ CARGO” valdē pārtrauca valdes locekle Olga Bondare un 15. oktobrī par pagaidu valdes loekli apstiprināts Raimonds Freimanis.

SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”:

- 2024. gada 9. februārī pieņemts lēmums pagaidu valdes locekļa amatā iecelt līdzšinējo SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” juridisko un administratīvo lietu direktoru Raiti Apini, ņemot vērā, ka amatu atstāja līdzšinējais SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” valdes loceklis Ivars Vertuls.

SIA “LDZ Loģistika”:

- 2024. gada 5. decembrī darbu SIA “LDZ Loģistika” valdē pārtrauca valdes priekšsēdētāja Jūlija Vasiļkova un par pagaidu valdes loekli apstiprināts Māris Bertmanis.



Koncerna valdes locekļi 2024. gada 31. decembrī
VAS "Latvijas dzelzceļš"



Artis Grinbergs

VAS "Latvijas dzelzceļš"
valdes priekšsēdētājs

Artis Grinbergs iepriekš veica AS "Pasažieru vilciens" padomes priekšsēdētāja pienākumus un AS "Sakret Holdings" padomes priekšsēdētāja vietnieka pienākumus. Iepriekš strādājis Rīgas Brīvostas valdē un citos vadošos amatos privātajā un publiskajā sektorā. A. Grinbergam ir maģistra grāds vadības zinātnē, kas iegūts Latvijas Universitātes Biznesa vadības un ekonomikas fakultātē, viņš turpina studijas doktorantūrā uzņēmējdarbības vadības programmā Banku Augstskolā.

Pilnvaru termiņš: no 10.06.2024. līdz jauna valdes locekļa ievēlēšanai, bet ne ilgāk par vienu gadu.

2025. gadā 28. februārī, noslēdzoties nominācijas procesam ar atklātu konkursu uz vakanto VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētāja amatu, LDz padome šajā amatā ievēlēja Arti Grinbergu.

Pilnvaru termiņš no 28.02.2025. līdz 27.02.2030. (5 gadi)



Rinalds Pļavnieks

VAS "Latvijas dzelzceļš"
valdes loceklis

R. Pļavnieks ilglaicīgi strādājis GEFCO SA Grupas (Francija) uzņēmumos, vadot dažādas struktūrvienības Baltijas valstīs (SIA "GEFCO Baltic"), strādājis par biznesa attīstības vadītāju Apvienotajā karalistē (LTD "GEFCO United Kingdom"), kā arī grupas galvenajā birojā Francijā bijis globālo klientu vadītājs (GEFCO SA). R. Pļavnieks ilggadēji ir arī lektors Rīgas Tehniskajā Universitātē un Latvijas Jūras akadēmijā. Kopš 2021. gada VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes loceklis, no 09.02.2023 līdz 10.06.2024. bijis uzņēmuma valdes priekšsēdētājs.

Pilnvaru termiņš: no 20.07.2023. līdz 19.07.2028. (5 gadi)



VAS "Latvijas dzelzceļš"



Mārtiņš Keņģis

VAS "Latvijas dzelzceļš"
valdes loceklis

Mārtiņa Keņģa līdzšinējā darba pieredze ir bijusi saistīta ar dažādu ražošanas un būvniecības uzņēmumu stratēģisko attīstību, vadību un liela mēroga projektu vadību, tostarp M. Keņģis ir strādājis SIA "Citrus Solutions", SIA "Cross Timber Systems" un SIA "Skonto Group".

M. Keņģim ir profesionālais maģistra grāds projektu vadībā, kas iegūts Latvijas Universitātes ekonomikas un vadības fakultātē. Iepriekš iegūta arī augstākā profesionālā izglītība Latvijas Universitātes Fizikas un matemātikas fakultātē.

Pilnvaru termiņš: no 01.07.2024. līdz 30.06.2029. (5 gadi)





SIA "LDZ CARGO"



Alģirds Miķelsons

SIA "LDZ CARGO"
valdes priekšsēdētājs

Alģirdam Miķelsonam ir ilggadēja un starptautiska pieredze pārvaldājumu uzņēmumu vadībā – no 2019. gada viņš pildījis izpilddirektora (CEO) pienākumus "MAU Technic LLC" Ukrainā, pirms tam bijis Ukrainas nacionālās aviokompānijas "Ukraine International Airlines" viceprezidents tehniskajos jautājumos (CTO).

Ieguvis bakalaura grādu tiesību zinātnē Latvijas Universitātē, maģistra grādu Biznesa administrācijā Oksfordas Universitātē Anglijā, kā arī inženierzinātņu bakalaura grādu mašīnzinātnē Rīgas Tehniskās universitātes Aeronautikas institūtā.

SIA "LDZ CARGO" valdes priekšsēdētāja amatā no 18.03.2024.

Pilnvaru termiņš: no 18.03.2024. līdz 17.03.2029. (5 gadi)



Raimonds Freimanis

SIA "LDZ CARGO"
valdes loceklis

R. Freimanis ir absolvējis Latvijas Universitāti, iegūstot maģistra grādu tiesību zinātnē. R. Freimaņa profesionālā darbība vairāk nekā 20 gadu garumā ir saistīta ar vadošiem amatiem SIA "Skonto Plan", SIA "Skonto Group" un SIA "Skonto Prefab", SIA "Sakret" un citos uzņēmumos. Kopš 2022. gada bijis SIA "LDZ CARGO" neatkarīgais padomes loceklis.

Pilnvaru termiņš: no 15.10.2024. uz termiņu, kas nav ilgāks par vienu gadu, līdz brīdim, kad Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktajā nominēšanas kārtībā tiks nominēts un ievēlēts amatā valdes loceklis.



SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"



Anda Sīviņa

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
valdes priekšsēdētāja

Anda Sīviņa ir ieguvusi maģistra grādu ekonomikas un aviācijas vadībā Transporta un sakaru institūtā, savukārt pirms tam ieguvusi bakalaura grādu pedagogijā un psiholoģijā Latvijas Universitātē.

A. Sīviņai ir ilggadēja darba pieredze vadošos amatos valsts sektora uzņēmumos, kopš 2021.gada 24.maija viņa veica SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" Attīstības un pārdošanas direktores pienākumus un kopš 2022.gada 31.marta bija SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" valdes locekle.

Pilnvaru termiņš no 31.05.2023 līdz 30.05.2028. (5 gadi)



Raitis Apinis

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"
valdes loceklis

Raitis Apinis ir ieguvis sociālo zinātņu maģistra grādu sabiedrības vadībā Latvijas Universitātē un bakalaura grādu ekonomikā ar specializāciju grāmatvedībā un finansēs Latvijas Biozinātņu un tehnoloģiju universitātē.

R. Apinim ir plaša un ilggadēja darba pieredze vadošos personāla vadības, grāmatvedības un finanšu, kā arī administratīvās jomas amatos gan valsts, gan privātajā sektorā. Kopš 2021.gada strādā SIA "LDZ ritošā sastāva serviss", sākotnēji veicot stratēģiskās personāla vadības partnera amata pienākumus, bet vēlāk – juridisko un administratīvo lietu direktora pienākumus.

Pilnvaru termiņš no 10.02.2024 līdz 09.02.2026. (2 gadi)



AS “LatRailNet”



Justīna Hudenko

AS “LatRailNet”
valdes priekšsēdētāja

Rīgas Tehniskās universitātes Inženierekonomikas un vadības fakultātē ieguvusi ekonomikas doktora grādu.

Iepriekš strādājusi VAS “Latvijas dzelzceļš” Koncerna meitas uzņēmumos, ieņemot AS “LatRailNet” finanšu direktores un SIA “LDz infrastruktūra” galvenās ekonomistes amatus. Dzelzceļa infrastruktūras maksas noteicēju starptautiskās darba grupas CHRISTINE locekle, PRIME (the Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe) locekle, North Sea- Baltic Rail Freight Corridor pārvaldes locekle.

Pilnvaru termiņš: no 22.07.2021. līdz 23.07.2026. (5 gadi)



Guntars Lapiņš

AS “LatRailNet”
valdes loceklis

Rīgas Tehniskās universitātes Starptautisko ekonomisko sakaru un muitas institūtā ieguvis profesionālo maģistra grādu muitas un nodokļu administrēšanā.

Iepriekš bijis VAS “Latvijas dzelzceļš” meitasuzņēmuma SIA “LDZ infrastruktūra” valdes loceklis un juridisko un administratīvo lietu direktors.

Pirms darba Koncernā ieņēmis vadošus amatus dažādās Valsts ieņēmumu dienesta struktūrvienībās.

Pilnvaru termiņš: no 08.08.2021. līdz 09.08.2026. (5 gadi)



SIA “LDZ apsardze”



Arnis Maculēvičs

SIA “LDZ apsardze”
valdes priekšsēdētājs

A. Maculēvičs VAS “Latvijas dzelzceļš” strādājis kopš 1995. gada 5. oktobra. 2004. gada 24. decembrī tika ievēlēts par uzņēmuma “Dzelzceļa apsardze” valdes priekšsēdētāju, no 2011. gada 4. marta turpināja darbu SIA “LDZ apsardze” valdē un 2012. gada 1. martā tika ievēlēts par valdes priekšsēdētāju.

Pilnvaru termiņš: 22.12.2021.–21.12.2026. (5 gadi)

SIA “LDZ Loģistika”



Māris Bertmanis

SIA “LDZ Loģistika”
valdes priekšsēdētājs

M. Bertmanim ir ilggadēja pieredze “Latvijas dzelzceļš” Koncerna uzņēmuma SIA “LDZ CARGO” juridiskās daļas vadītāja vietnieka amatā, bijis SIA “Zvērinātu advokātu birojs “BULLET”” valdes loceklis un no 2012. gada ir zvērināts advokāts. M. Bertmanis ir ieguvis bakalaura grādu tiesību zinātnē ar jurista kvalifikāciju un maģistra grādu tiesību zinātnē Latvijas Policijas akadēmijā. Pilnvaru termiņš: no 06.12.2024. uz termiņu, kas nav ilgāks par vienu gadu, atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 8. panta pirmās daļas 3. punktam un 31. panta 8. daļas 2. punktam vai līdz SIA “LDZ Loģistika” darbības izbeigšanai reorganizācijas rezultātā, ja tas iestājas ātrāk.



VAS “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” PAZIŅOJUMS PAR KORPORATĪVO PĀRVALDĪBU “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” KONCERNĀ 2024. GADĀ

VAS “Latvijas dzelzceļš” (turpmāk tekstā – LDz) paziņojums par korporatīvo pārvaldību “Latvijas dzelzceļš” Koncernā (turpmāk tekstā – Koncerns) sagatavots atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 58.¹panta noteikumiem un ievērojot 2022. gada 15. marta Ministru kabineta noteikumus Nr.175 “Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrībā un publiski privātā kapitālsabiedrībā piemērojamajiem korporatīvās pārvaldības ieteikumiem”, kas nosaka, ka publiskas personas kapitālsabiedrībā piemēro Latvijas Korporatīvās pārvaldības kodeksu “Labas korporatīvās pārvaldības ieteikumi uzņēmumiem Latvijā” (turpmāk tekstā – Kodekss). Kodekss ir piemērojams atbilstoši “ievēro vai paskaidro” principam, kas paredz pienākumu ņemt vērā visus Kodeksā ietvertos principus un sniegt informāciju par to ievērošanu vai arī atbilstoši paskaidrot atkāpšanos no kāda principa piemērošanas. Kodeksa piemērošanas noteikumi nosaka, ka uzņēmums uzskatāms par tādu, kas atbilst kodeksā noteiktajām prasībām, pat tajos gadījumos, kad tas neievēro atsevišķus principus, ar noteikumu, ka atkāpšanās no noteikta principa ievērošanas ir atbilstoši paziņota un izskaidrota.

Paziņojumā iekļauta informācija un fakti, kas sniedz pārskatu par Kodeksa un tā principu piemērošanu “Latvijas dzelzceļš” Koncernā 2024. gadā. Kodeksā ietverto kritēriju piemērošana paziņojumā atzīmēta sekojoši:



kritērijs ievērots



kritērijs ievērots daļēji

Kopsavilkums

LDz un tā atkarīgo sabiedrību pārvaldībā tiek ievēroti Latvijas Korporatīvās pārvaldības kodekss “[Labas korporatīvās pārvaldības ieteikumi uzņēmumiem Latvijā](#)”, kur katram no 17 principiem ir noteikti kritēriji, kas palīdz novērtēt, vai princips ir ievērots. 2024.gadā no 67 kritērijiem Koncernā pilnībā ievēroti 64 kritēriji un daļēji ievēroti 3 kritēriji.

LDz nodrošina esošās korporatīvās pārvaldības prakses pilnveidošanu. Saskaņā ar “Latvijas dzelzceļš” Koncerna korporatīvās pārvaldības kodeksa¹ noteikumiem pēc pārskata perioda paziņojuma par korporatīvo pārvaldību apstiprināšanas LDz padome apstiprina valdes izstrādātu Koncerna korporatīvās pārvaldības rīcības plānu kārtējam gadam un izvērtē tā izpildi.

¹ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna korporatīvās pārvaldības kodekss, apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA12./13-7



Uzņēmuma stratēģija

Princips 1. Uzņēmumam ir izveidota aktuāla stratēģija, kurā noteikti uzņēmuma mērķi un virzība uz ilgtermiņa vērtības pieaugumu.

Kritēriji		Fakti
1.1.	Uzņēmumam ir izveidota aktuāla stratēģija, kurā noteikti uzņēmuma mērķi un virzība uz ilgtermiņa vērtības pieaugumu	● Kritērijs ir ievērots. LDz ir izveidota vidēja termiņa darbības stratēģija 2021.- 2025.gadam, kurā noteikti “Latvijas dzelzceļš” un Koncerna mērķi un virzība uz ilgtermiņa vērtības pieaugumu.
1.2.	Padome iesaistās stratēģijas izstrādes procesā un apstiprina stratēģiju padomes sēdē	● Kritērijs ir ievērots. LDz vidēja termiņa darbības stratēģija 2021.- 2025. gadam apstiprināta ar Padomes 14.07.2021. lēmumu Nr. PA 1.2/8-6.
1.3.	Padome uzrauga stratēģijas īstenošanu	● Kritērijs ir ievērots. LDz Padome uzrauga stratēģijas īstenošanu ² . Reizi pusgadā kapitāla daļu turētājam tiek iesniegta Padomes sēdē izskatīta un apstiprināta atskaite par stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpildi ³ .
		Atkarīgo sabiedrību padomes (sabiedrībās, kurās ir izveidota padome) reizi ceturksnī izskata stratēģiskās plānošanas dokumentu ieviešanas rīcības plānu izpildi. Atkarīgās sabiedrības reizi ceturksnī sniedz LDz (Dalībniekam) informācijai valdes un padomes (sabiedrībās, kurās ir izveidota padome) izskatītu atskaiti par stratēģiskās plānošanas dokumentu ieviešanas rīcības plānu izpildi ⁴ .
1.4.	Uzņēmuma valde īsteno stratēģiju un regulāri atskaitās padomei par tās īstenošanas gaitu	● Kritērijs ir ievērots. LDz valde regulāri atskaitās padomei par stratēģijas īstenošanas gaitu. Atkarīgo sabiedrību valdes reizi ceturksnī iesniedz padomei (ja sabiedrībā tāda ir izveidota) vai VAS “Latvijas dzelzceļš” kā vienīgajam dalībniekam – atskaiti par stratēģiskās plānošanas dokumentu ieviešanas rīcības plānu izpildi.

² Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” padomes reglaments apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021. gada 20. oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10

³ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”

⁴ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2021. gada 18. jūnija lēmumu Nr.PA1.2./7-14.



Iekšējā kultūra un ētiska uzvedība

Princips 2. Uzņēmums izstrādā iekšējās kultūras un ētiskas uzvedības kodeksu, kas uzņēmuma vadībai un darbiniekiem kalpo kā uzvedības standarts

Kritēriji		Fakti
2.1.	Padome definē uzņēmuma pamatvērtības	Kritērijs ir ievērots. Koncerna korporatīvās vērtības, kā arī profesionālās rīcības un ētikas principi, nodrošinot, lai tie tiktu vērsti pret korupciju, interešu konflikta situāciju rašanos, pretiesisku iekšējās informācijas izmantošanu un jebkuru citu nelikumīgu un neētisku rīcību, ir noteikti “Latvijas dzelzceļš” Koncerna Ētikas kodeksā⁵. Ētikas kodeksā iekļautās “Latvijas dzelzceļš” Koncerna pamatvērtības: attīstība, sadarbība, uzticamība, ir definējusi padome iesaistot visu Koncerna sabiedrību pārstāvjus.
2.2.	Valde sagatavo un padome apstiprina iekšējās kultūras un ētiskas uzvedības kodeksu	Kritērijs ir ievērots. Valdes sagatavoto Ētikas kodeksu jaunā redakcijā padome apstiprināja 27.09.2024., līdz ar to spēku zaudēja padomes 20.10.2021. apstiprinātais “Latvijas dzelzceļš” Koncerna Ētikas kodekss.
2.3.	Valde nodrošina iekšējās kultūras un ētiskas uzvedības kodeksa ievērošanu uzņēmuma ikdienas darbībā un reaģē, ja tiek konstatēts ētiskas uzvedības kodeksa pārkāpums	Kritērijs ir ievērots. Koncerna sabiedrību valdes nodrošina Ētikas kodeksa principu ievērošanu sabiedrībā. Jebkuram ir tiesības informēt par iespējamiem Ētikas kodeksa pārkāpumiem, sūtot ziņojumu uz e-pasta adresi info@kn.ldz.lv. Koncernā ir izveidota Ētikas komisija, kas darbojas saskaņā ar LDz valdes apstiprinātu Ētikas komisijas nolikumu⁶. Lai veicinātu ētiskas uzvedības ievērošanu ikdienas darbībā, 2025. gadā ir iepļānotas mācības pēc jaunas programmas, attālināti vai klātienē, atkarībā no darba vietas aprīkojuma.

⁵ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna Ētikas kodekss, apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2024. gada 27. septembra lēmumu Nr. PA PA1.2/17-2.
⁶ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna Ētikas komisijas nolikums apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes 2024. gada 20. augusta lēmumu Nr. VL-1.6/272-2024.



Iekšējās kontroles sistēma, risku vadība un iekšējais audits

Princips 3. Uzņēmumam ir iekšējās kontroles sistēma, kuras efektivitāti pārbauga padome

Kritēriji		Fakti
3.1.	Uzņēmumam ir dokumentēta iekšējās kontroles sistēma, par kuras izveidi atbild valde	● Kritērijs ir ievērots. Iekšējās kontroles sistēmu Koncernā veido valdošā uzņēmuma padomes vai valdes apstiprinātu politiku un no tām izrietošu normatīvo aktu kopums⁷. Politikās ir noteiktas vienotas pārvaldības pamatnostādnes konkrētā darbības sfērā, reglamentēti lēmumu pieņemšanas pamatprincipi un funkciju sadale starp valdošo uzņēmumu un atkarīgajām sabiedrībām. Politiku īstenošanai tiek izstrādāti izrietošie dokumenti, kā arī politiku pamatnostādnes tiek ietvertas nolikumos, darba organizācijas dokumentos, darbinieku amata aprakstos. Ievērojot Koncerna pamatnostādnes, atkarīgajās sabiedrībās tiek izveidota un pastāvīgi pilnveidota iekšējās kontroles un risku vadības sistēma, kuras pārvaldību katrā atkarīgajā sabiedrībā veic tās Valde. LDz kā Koncerna valdošais uzņēmums koordinē iekšējās kontroles īstenošanu atkarīgajās sabiedrībās. LDz iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmu darbību, to atbilstību un efektivitāti pārbauga Padome⁸.
3.2.	Iekšējais audits vismaz reizi gadā veic iekšējās kontroles sistēmas efektivitātes novērtējumu, ņemot vērā iepriekš definētus kritērijus, un atskaitās par novērtējuma rezultātiem padomei	● Kritērijs ir ievērots. Iekšējā audita galvenā funkcija ir veikt neatkarīgu un objektīvu iekšējās kontroles sistēmas pietiekamības un efektivitātes novērtēšanu⁹. Iekšējā audita vadītājs regulāri ziņo Audita komitejai par iekšējā audita plāna izpildes gaitu un reizi gadā sniedz pārskatu Valdošā uzņēmuma Valdei, Padomei un Valdošā uzņēmuma akcionāru sapulcei par iekšējā audita daļas darbību iepriekšējā gadā un iekšējā audita plāna izpildi, iekļaujot tajā arī vispārēju atzinumu par Koncerna iekšējās kontroles un risku vadības sistēmas efektivitāti¹⁰.
3.3.	Padome vismaz reizi gadā izvērtē sniegto novērtējumu par iekšējās kontroles sistēmas efektivitāti	● Kritērijs ir ievērots. Padome saskaņā ar reglamentu uzrauga iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmu darbību un reizi gadā izvērtē iekšējā audita sniegto novērtējumu par iekšējās kontroles sistēmas efektivitāti. Padome apstiprina korporatīvās pārvaldības rīcības gada plānu¹¹ un reizi ceturksnī pārbauga tā izpildi.

⁷“Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2021.gada 18.jūnija lēmumu Nr.PA1.2./7-14.

⁸Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” padomes reglaments apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10.

⁹Iekšējā audita daļas nolikums (jaunā redakcijā) apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes 2024.gada 11.jūnija lēmumu Nr. VL-1.6/204-2024.

¹⁰“Latvijas dzelzceļš” Koncerna iekšējā audita politika apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2022.gada 20.oktobra lēmumu Nr.PA1.2./19-9.

¹¹Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” padomes reglaments apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10.

¹²Par “Latvijas dzelzceļa” Koncerna korporatīvās pārvaldības rīcības plānu 2024.gadam apstiprināts ar 2024.gada 27.marta padomes lēmumu Nr.PA1.2./7-10



Princips 4. Uzņēmums identificē, novērtē un uzrauga ar tā darbību saistītos riskus

Kritēriji		Fakti
4.1.	Valde izstrādā un padome apstiprina uzņēmuma risku vadības politiku	● Kritērijs ir ievērots. LDz padome ir apstiprinājusi Koncerna valdošā uzņēmuma valdes apstiprinātu Koncerna risku vadības politiku ¹³ .
4.2.	Pamatojoties uz identificēto risku novērtējumu, valde īsteno risku vadības pasākumus	● Kritērijs ir ievērots. Koncerna sabiedrību valdes un risku īpašnieki, atkarībā no identificēto risku novērtējuma, īsteno pasākumus risku mazināšanai, novēršanai vai kontrolei. Koncerna risku vadības komiteja ¹⁴ , kuras sastāvā ir LDz valde, lešķējā audita daļas vadītājs un risku vadītāja, reizi ceturksnī izskata būtisko risku ziņojumus, apspriež noteiktos risku vadības pasākumus un būtisko risku pārvaldību.
4.3.	Vismaz reizi gadā padome izskata valdes ziņojumus par risku vadības pasākumiem un risku vadības politikas īstenošanu	● Kritērijs ir ievērots. LDz padome reizi gadā izskata valdes sniegto ikgadējo ziņojumu par risku vadības procesa norisi un risku vadības plāna īstenošanu LDz un Koncernā kopumā. LDz padome reizi ceturksnī izskata valdes ziņojumu par Koncerna sabiedrību būtiskajiem riskiem, to kontroles mehānismiem un risku vadības plāna īstenošanu.

¹³“Latvijas dzelzceļš” Koncerna risku vadības politika apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2020. gada 15. oktobra lēmumu nr. PA 1.2./22-6

¹⁴“Latvijas dzelzceļš” Koncerna risku vadības komitejas nolikums apstiprināts ar 2022. gada 23. maija valdes lēmumu Nr. Nr. VL-24/179



Princips 5. Uzņēmumā ir izveidota iekšējā audita struktūrvienība, kas neatkarīgi un objektīvi izvērtē uzņēmuma darbību

Kritēriji		Fakti
5.1.	Uzņēmumā ir iekšējais auditors, kurš ir funkcionāli neatkarīgs no valdes un atskaitās padomei	● Kritērijs ir ievērots. Iekšējā audita funkciju Koncernā nodrošina LDz Iekšējā audita daļa, kas ir funkcionāli neatkarīga no valdes un ir LDz padomes tiešā pakļautībā¹⁵. Iekšējā audita vadītājs regulāri ziņo Audita komitejai un padomei par Iekšējā audita plāna izpildes gaitu un reizi gadā sniedz pārskatu LDz valdei, padomei un akcionāru sapulcei par Iekšējā audita daļas darbību iepriekšējā gadā un Iekšējā audita plāna izpildi.
5.2.	Iekšējo auditoru amatā apstiprina padome	● Kritērijs ir ievērots daļēji. Iekšējā audita daļas vadītāja kandidāta iecelšana amatā akceptēta ar padomes lēmumu. Atbilstība nodrošināta daļēji, jo padomes reglaments nosaka, ka valdei nepieciešama iepriekšēja padomes piekrišana darba tiesisko attiecību nodibināšanai vai izbeigšanai ar Iekšējā audita daļas vadītāju, kas nav attiecināms uz citiem Iekšējiem auditoriem.
5.3.	Iekšējais auditors izstrādā uz riskiem balstītu Iekšējā audita plānu, kuru apstiprina padome	● Kritērijs ir ievērots. Iekšējā audita daļas vadītājs pamatojoties uz risku novērtējumu, izstrādā vidēja termiņa Iekšējā audita stratēgisko plānu un Iekšējā audita gada plānu¹⁶. Vidēja termiņa Iekšējā audita stratēgisko plānu un gada auditu plānu apstiprina valde, saņemot iepriekšēju piekrišanu no LDz akcionāru sapulces¹⁷ un padomes. Padomes kompetencē ir nepieciešamības gadījumā uzdot veikt citus neplānotus auditus vai pārbaudes¹⁸.
5.4.	Iekšējais auditors informē valdi un padomi par Iekšējā audita plāna izpildi, audita rezultātiem un ieteicamajām darbībām trūkumu novēršanai, ja tādi ir konstatēti	● Kritērijs ir ievērots. Iekšējā audita daļa reizi gadā iesniedz Valdei un Padomei izskatīšanai un valsts kapitālu daļu turētājam zināšanai pārskatu par iepriekšējā kalendārā gada plāna izpildes rezultātiem, kā arī par Iekšējā audita ieteikumu ieviešanas statusiem¹⁹. Valde reizi gadā iesniedz izskatīšanai akcionāru sapulcē atskaiti par Iekšējā audita plāna izpildi iepriekšējā gadā²⁰.

¹⁵ Iekšējā audita daļas nolikums (jaunā redakcijā) apstiprināts ar VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes 2024.gada 11.jūnija lēmumu Nr. VL-1.6/204-2024.
¹⁶ "Latvijas dzelzceļš" Koncerna iekšējā audita politika, apstiprināta ar VAS "Latvijas dzelzceļš" padomes 2022.gada 20.oktobra lēmumu Nr.PA1.2/19-9
¹⁷ Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" statūti apstiprināti ar VAS "Latvijas dzelzceļš" 2023.gada 13.janvāra ārkārtas akcionāru sapulces lēmumu Nr.A1.1./1-1.
¹⁸ Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" padomes reglaments apstiprināts ar VAS "Latvijas dzelzceļš" 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10
¹⁹ Iekšējā audita daļas nolikums apstiprināts ar VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes 2024.gada 11.jūnija lēmumu Nr. VL-1.6/204-2024
²⁰ Satiksmes ministrijas Iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība"



Ārējais revidents

Princips 6. Uzņēmumam ir neatkarīgs ārējais revidents

Kritēriji		Fakti
6.1.	Padome un Revīzijas komiteja, ja tāda ir izveidota, nosaka ārējā revidenta atlases kritērijus	● Kritērijs ir ievērots. LDz padomei un Audita komitejai, kā arī Koncerna atkarīgo sabiedrību padomēm nav noteikti pienākumi ārējā revidenta atlases kritēriju noteikšanā.
		“Latvijas dzelzceļš” akcionāru sapulce lemj par revidenta ievēlēšanu un atlīdzības noteikšanu²¹. Pēc lēmuma pieņemšanas par iepirkuma rezultātiem attiecībā uz atkarīgajām sabiedrībām ar ierobežotu atbildību lēmumu par revidenta ievēlēšanu pieņem dalībnieku sapulce²². Attiecībā uz AS “LatRailNet” revidentu ievēl pamatojoties uz Komerclikuma 268.panta 1.d.3) un 9) p., AS “LatRailNet” statūtu 9.p. 3. un 8.apakšpunktu, akcionāru sapulce lemj par revidenta ievēlēšanu un atlīdzības noteikšanu revidentam.
6.2.	Uzņēmumam ir neatkarīgs ārējais revidents ar atbilstošu kvalifikāciju	● Kritērijs ir ievērots. Par LDz 2024. – 2026. gada finanšu pārskatu, 2024. – 2026. gada konsolidēto finanšu pārskatu un 2024. – 2026. gada Ilgtspējas pārskatu revidentu ar akcionāru sapulces 16.05.2024. lēmumu tika ievēlēts SIA “KPMG Baltics”, licence Nr.55
6.3.	Viena ārējā revidenta pilnvaru laiks nepārsniedz 5 gadus	● Kritērijs ir ievērots. 2024. gadā iepirkumu rezultātā ir noslēgts līgums ar SIA “KPMG Baltics” uz trīs gadiem. “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību 2023. gada pārskatu revīziju un VAS “Latvijas dzelzceļš” konsolidētā gada pārskata revīziju veica zvērinātu revidentu sabiedrība SIA “PricewaterhouseCoopers”, licence Nr.5

²¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums
²² “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2021. gada 18. jūnija lēmumu Nr.PA1.2./7-14.



Padomes locekļu ievēlēšana

Princips 7. Uzņēmums nodrošina caurskatāmu padomes locekļu ievēlēšanas un atsaukšanas kārtību

Kritēriji		Fakti
7.1.	Uzņēmumā ir apstiprināta padomes locekļu atlases un atsaukšanas kārtība	Kritērijs ir ievērots. LDz kā publiskas personas kapitālsabiedrībai un tās atkarīgajām sabiedrībām padomes locekļu atlases un atsaukšanas kārtība ir noteikta ārējos tiesību aktos ²³ un uz to pamata izdotajos tiesību aktos ²⁴ , un tā tiek ievērota.
7.2.	Par padomes locekļiem, kuri tiek virzīti ievēlēšanai vai atkārtotai ievēlēšanai, uzņēmums sniedz savlaicīgu un pietiekamu informāciju uzņēmuma akcionāriem	Kritērijs ir ievērots. Padomes locekļu virzīšanu ievēlēšanai vai atkārtotai ievēlēšanai atbilstoši ārējiem normatīvajiem aktiem veic kapitāla daļu turētājs, līdz ar to šādas informācijas sniegšana nav nepieciešama.
7.3.	Padomes lielums ir atbilstošs uzņēmuma darbības specifikai	Kritērijs ir ievērots daļēji. LDz statūtos noteikts, ka padomes sastāvā ir trīs locekļi. 2024. gadā LDz padome strādāja 2 cilvēku sastāvā. 2025. gada sākumā apstiprināts trešais padomes loceklis. Atkarīgās sabiedrības padomes locekļu skaitu nosaka Statūtos, ievērojot Ministru kabineta noteikto ²⁵ valdes un padomes locekļu skaitu atbilstoši sabiedrības lielumu raksturojošiem rādītājiem, bet ne vairāk kā 3 (trīs) padomes locekļi Atkarīgās sabiedrības padomes sastāvā ²⁶ . 2024. gadā SIA “LDZ CARGO” padome strādāja 2 cilvēku sastāvā, bet SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un AS “LatRailNet” padomes lielums bija atbilstošs. Aktuāla informācija par padomes locekļiem ir pieejama “Latvijas dzelzceļš” mājas lapā.
7.4.	Padomes locekli ievēlē uz termiņu ne ilgāku par 5 gadiem	Kritērijs ir ievērots. “Latvijas dzelzceļš” padomes locekli amatā ievēlē uz pieciem gadiem. Atkarīgo sabiedrību statūtos noteiktais padomes locekļa pilnvaru termiņš ir pieci gadi.

²³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums
²⁴ MK noteikumi Nr. 20, 07.01.2020. Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai
²⁵ Noteikumi par publiskas personas kapitālsabiedrību un publiski privāto kapitālsabiedrību valdes un padomes locekļu skaitu, kā arī valdes un padomes locekļu mēneša atlīdzības maksimālo apmēru 2020.gada 4.februāra Ministru kabineta noteikumi Nr. 63.
²⁶ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021.gada 18.jūnija padomes lēmumu Nr.PA1.2./7-14



Principi 8. Padomes locekļiem kopā ir atbilstoša pieredze un kompetence

Kritēriji		Fakti
8.1.	Padomei kopumā piemīt prasmju, pieredzes un zināšanu kopums, to vidū par attiecīgo nozari, lai pilnvērtīgi spētu pildīt savus pienākumus	● Kritērijs ir ievērots. Padomi nominē ārējos tiesību aktos noteiktajā kārtībā. Padomes locekļi tiek izvērtēti pēc atbilstības profesionālajiem kritērijiem. Informācija par “Latvijas dzelzceļš” un atkarīgo sabiedrību padomes locekļu izglītību un pieredzi pieejama “Latvijas dzelzceļš” mājaslapā.
8.2.	Veidojot padomes sastāvu, tiek ievēroti dažādības principi	● Kritērijs ir ievērots. “Latvijas dzelzceļš” padomi un atkarīgo sabiedrību padomes nominē ārējos tiesību aktos noteiktajā kārtībā.
8.3.	Padomē pārstāvēti abi dzimumi	● Kritērijs ir ievērots. 2024. gadā vienā no četrām Koncerna sabiedrību padomēm – SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” bija pārstāvēti abi dzimumi.
8.4.	Valde izstrādā ievada apmācības programmu un nodrošina jaunajiem padomes locekļiem ievada apmācību	● Kritērijs ir ievērots. 2024.gadā SIA “LDZ CARGO” darbu uzsāka divi jauni padomes locekļi, kuriem tika nodrošināta ievada informācija par uzņēmuma darbību. LDz izstrādā ievada apmācības programmu jaunajiem padomes locekļiem, tajā skaitā Koncerna sabiedrībās, lai ar 2025.gadu nodrošinātu atbilstību kritērijam.



Princips 9. Uzņēmuma padomē ir neatkarīgi padomes locekļi

Kritēriji		Fakti
9.1.	Uzņēmums izvērtē un akcionāri nosaka neatkarīgo padomes locekļu īpatsvaru	● Kritērijs ir ievērots. Neatkarīgo padomes locekļu īpatsvaru nosaka ārējie tiesību akti ²⁷ .
9.2.	Vismaz puse no padomes locekļiem ir neatkarīgi	● Kritērijs ir ievērots. 2024. gadā visās Koncerna sabiedrību padomēs vismaz puse bija neatkarīgie padomes locekļi. Informācija par neatkarīgā padomes locekļa statusu ir norādīta “Latvijas dzelzceļš” mājas lapā.
9.3.	Neatkarīgie padomes locekļu kandidāti iesniedz apliecinājumu par savu atbilstību neatkarības kritērijiem	● Kritērijs ir ievērots. Nominēšanas procesā neatkarīgie padomes locekļu kandidāti ir iesnieguši apliecinājumu par savu atbilstību neatkarības kritērijiem.
9.4.	Pirms padomes vēlēšanām uzņēmums veic padomes locekļu neatkarības novērtējumu atbilstoši pieejamajai informācijai	● Kritērijs ir ievērots. Padomes locekļu neatkarības novērtējumu atbilstoši pieejamai informācijai veic nominācijas komisija.

²⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums



Padomes un valdes atalgojuma noteikšanas principi

Princips 10. Uzņēmumā ir ieviesta atalgojuma politika

Kritēriji		Fakti
10.1.	Uzņēmumā ir ieviesta atalgojuma politika, kuru izstrādājusi valde, izskatījusi padome un apstiprinājusi akcionāru sapulce	● Kritērijs ir ievērots. Atlīdzības noteikšanas principi valdes un padomes locekļiem noteikti ārējos tiesību aktos²⁸ un Satiksmes ministrijas iekšējos noteikumos²⁹. LDz kā Koncerna Valdošais uzņēmums nosaka vienotu kārtību (vadlīnijas)³⁰. Atkarīgo sabiedrību padomes un valdes locekļu atlīdzības noteikšanai. Atbilstoši LDz statūtiem valde ar akcionāru sapulci saskaņo valdes izstrādātos darbinieku atlīdzības noteikšanas svarīgākos nosacījumus, uz kuriem balstīta LDz darbinieku atalgojuma sistēma³¹. “Latvijas dzelzceļš” Koncerna personāla vadības un atalgojuma politika apstiprināta LDz padomē³².
10.2.	Padome reizi gadā nosaka valdei sasniedzamos finanšu un nefinanšu mērķus, to ietekmi uz atalgojuma mainīgo daļu un kontrolē to izpildi	● Kritērijs ir ievērots. LDz padome reizi gadā nosaka valdei sasniedzamos finanšu un nefinanšu mērķus, valdes locekļu individuālos mērķus (KPI) nākamajam periodam un veic to izpildes uzraudzību³³. Atkarīgās sabiedrības valdei nepieciešama padomes (ja tāda ir izveidota) vai, ja padome nav izveidota, Valdošā uzņēmuma kā Vienīgā dalībnieka iepriekšēja piekrišana prognozēto gada finanšu rādītāju un nefinanšu mērķu, valdes locekļiem individuāli noteikto sasniedzamo darba izpildes rādītāju apstiprināšanai³⁴.
10.3.	Padomes locekļiem nenosaka atalgojuma mainīgo daļu, kā arī neizmaksā jebkādu kompensāciju atsaukšanas no amata vai amata atstāšanas gadījumā	● Kritērijs ir ievērots. LDz padomes locekļiem un Koncerna atkarīgo sabiedrību padomes locekļiem nav noteikta atalgojuma mainīgā daļa, kā arī netiek izmaksātas jebkādas kompensācijas atsaukšanas no amata vai amata atstāšanas gadījumā.
10.4.	Valde reizi gadā sagatavo ziņojumu par atalgojumu, kas piešķirts katram esošajam un bijušajam valdes un padomes loceklim	● Kritērijs ir ievērots. “Latvijas dzelzceļš” mājas lapā ir pieejama informācija par atalgojumu, kas piešķirts katram “Latvijas dzelzceļš” esošajam un bijušajam valdes un padomes loceklim sākot ar 2022. gadu.

²⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums

²⁹ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”

³⁰ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna atkarīgo sabiedrību padomes un valdes locekļu atlīdzības un motivācijas vadlīnijas apstiprinātas ar 2022.gada 13.jūlija Valdes lēmumu Nr. VL-1.6/219-2022

³¹ Noteikumi par darbinieku atlīdzības noteikšanas svarīgākajiem nosacījumiem, apstiprināti ar 2024.gada 18.decembra valdes lēmumu Nr. VL-1.6/400-2024, akceptēti ar 2024.gada 19.decembra padomes lēmumu Nr.PA1.2/22-4, saskaņoti ar 2024.gada 19.decembra akcionāru sapulces lēmumu Nr.A1.1/7-2

³² “Latvijas dzelzceļš” Koncerna personāla vadības un atalgojuma politika apstiprināta ar padomes 2024.gada 12.decembra lēmumu Nr.PA1.2/21-18

³³ Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” padomes reglaments apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10

³⁴ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2021.gada 18.jūnija lēmumu Nr.PA1.2./7-14.



Padomes darba organizēšana un lēmumu pieņemšana

Princips 11. Uzņēmumā ir noteikta un saprotama padomes darba organizācija

Kritēriji		Fakti
11.1.	Padome savu darbu organizē saskaņā ar padomes nolikumu un darba kalendāru	● Kritērijs ir ievērots. LDz padomei ir apstiprināts reglaments³⁵. Padome apstiprina padomes sēžu kalendāru kārtējam kalendārajam gadam. 2024.gadā notikušas 22 padomes sēdes, kurās izskatīti un pieņemti 143 lēmumi. Koncerna atkarīgo sabiedrību padomes izstrādā un apstiprina Padomes reglamentu un iesniedz zināšanai Vienīgajam dalībniekam³⁶. Atkarīgo sabiedrību padomes savu darbu organizē saskaņā ar reglamentu un darba kalendāru.
11.2.	Padome notur vismaz vienu atsevišķu padomes sēdi gadā uzņēmuma stratēģijas un tās izpildes apspriešanai	● Kritērijs ir ievērots. LDz padome uzrauga stratēģijas īstenošanu³⁷. Reizi pusgadā kapitāla daļu turētājam tiek iesniegta padomes sēdē izskatīta un apstiprināta atskaite par stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpildi³⁸. Atkarīgo sabiedrību padomes reizi ceturksnī izskata stratēģiskās plānošanas dokumentu ieviešanas rīcības plānu izpildi³⁹.
11.3.	Uzņēmuma budžetā paredz padomes darbības nodrošināšanai nepieciešamo finansējumu	● Kritērijs ir ievērots. Padomes darbības nodrošināšanai nepieciešamais finansējums ir paredzēts attiecīgās Koncerna sabiedrības budžetā.
11.4.	Padome reizi gadā veic padomes darba pašnovērtējumu un tā rezultātus izskata padomes sēdē	● Kritērijs ir ievērots. LDz padome reizi gadā veic padomes pašvērtējumu. Informācija par veikto padomes pašvērtējumu un galvenie secinājumi par padomes pašvērtējuma rezultātiem tiek iesniegti izskatīšanai akcionāru sapulcē⁴⁰. Atkarīgās sabiedrības vienlaicīgi ar gada pārskatu iesniedz dalībniekam padomes izskatītu atskaiti par padomes locekļu darbības novērtējumu (tajā ietverot pašvērtējumu)⁴¹.
11.5.	Padome ir izvērtējusi komiteju izveides nepieciešamību (ja ir izveidota komiteja, skatīt principu # 12.)	● Kritērijs ir ievērots. LDz padome ir izvērtējusi komiteju nepieciešamību un izveidojusi Audita komiteju⁴². Atkarīgajām sabiedrībām tiesību akti padomes komitejas neparedz, kā arī padomes reglamentos tās nav paredzētas.

³⁵ Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” padomes reglaments apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10

³⁶ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2021.gada 18.jūnija lēmumu Nr.PA1.2./7-14.

³⁷ Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” padomes reglaments apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10

³⁸ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”

³⁹ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2021.gada 18.jūnija lēmumu Nr.PA1.2./7-14.

⁴⁰ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”

⁴¹ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2021.gada 18.jūnija lēmumu Nr.PA1.2./7-14.

⁴² 2020.gada 06.marta padomes lēmums Nr. PA 1.2./4-2



Princips 12. Padome pieņem informētus un izsvērtus lēmumus

Kritēriji		Fakti
12.1.	Padomei laikus un pietiekamā apmērā ir pieejama valdes sagatavota informācija lēmumu pieņemšanai	● Kritērijs ir ievērots. LDz padomei informācija lēmumu pieņemšanai tiek iesniegta nedēļu pirms sēdes dienas vai īsākā termiņā saskaņā ar padomes priekšsēdētāja lēmumu⁴³. Atkarīgo sabiedrību padomes reglamentos ir noteikti lēmumu pieņemšanai nepieciešamās informācijas iesniegšanas termiņi.
12.2.	Padome nosaka informācijas aprites kārtību, arī padomes tiesības pieprasīt informāciju no valdes, kas nepieciešama padomei lēmumu pieņemšanai	● Kritērijs ir ievērots. LDz padomes reglamentā ir noteikta informācijas aprites kārtība un padomes tiesības pieprasīt informāciju no valdes, kas nepieciešama padomei lēmumu pieņemšanai. Atkarīgo sabiedrību padomes reglamentos ir noteikta informācijas aprites kārtība un padomes tiesības pieprasīt informāciju no valdes, kas nepieciešama padomei lēmumu pieņemšanai.
12.3.	Padomes loceklis analizē informāciju un sagatavo priekšlikumus lēmumu pieņemšanai padomē	● Kritērijs ir ievērots. LDz padomes reglamentā noteikts, ka pieņemot lēmumus, padomes loceklis rīkojas sabiedrības labākajās interesēs, godprātīgi, ar pienācīgu uzcītību un rūpību. Padomes sēdes protokolā cita starpā norāda darba kārtības jautājumu apspriešanas gaitu un saturu; pēc padomes locekļa pieprasījuma – viņa atšķirīgo viedokli; izskatīšanai ierosinātos jautājumus, ja tādi ir. Atkarīgo sabiedrību padomes sēdēs tiek ievērota Padomes reglamentos noteiktā padomes sēdes norise, pēc padomes locekļa pieprasījuma protokolā tiek norādīts padomes locekļu atšķirīgais viedoklis.
12.4.	Padome, pieņemot lēmumus, izvērtē riskus, īstermiņa un ilgtermiņa ietekmi uz uzņēmuma vērtību, ilgtspēju un atbildīgu attīstību	● Kritērijs ir ievērots. LDz padome, pieņemot lēmumus, veicina vidēja termiņa darbības stratēģijā iekļauto mērķu sasniegšanu, izvērtē riskus, īstermiņa un ilgtermiņa ietekmi uz kapitālsabiedrības vērtību, ilgtspēju un atbildīgu attīstību. LDz un atkarīgo sabiedrību padomes lēmumu anotācijās/ paskaidrojuma rakstos tiek iekļauta informācija par lēmuma ietekmi.

⁴³ Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” padomes reglaments apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10



Princips 12.¹ Komiteja sagatavo priekšlikumus lēmumu pieņemšanai padomē

Kritēriji		Fakti
12. ¹ 1.	Padome nosaka komitejas uzdevumus un darbības organizēšanas kārtību	Kritērijs ir ievērots. LDz padome ir apstiprinājusi Audita komitejas nolikumu, kas nosaka komitejas uzdevumus un darbības organizēšanas kārtību ⁴⁴ . Audita komitejas nolikums pieejams mājas lapā.
12. ¹ 2.	Padome izveido komiteju vismaz 3 padomes locekļu sastāvā ar atbilstošu pieredzi un zināšanām noteiktajā komitejas darbības jomā (atalgojuma, nominācijas, revīzijas vai citā jomā)	Kritērijs ir ievērots daļēji. Padome ir izveidojusi Audita komiteju 3 padomes locekļu sastāvā, Audita komitejas priekšsēdētājs ir Reinis Ceplis. 2024. gadā Audita komiteja strādāja divu locekļu sastāvā
12. ¹ 3.	Komiteja analizē informāciju un sagatavo priekšlikumus lēmumu pieņemšanai padomē, kā arī informē padomi par komitejas darbu	Kritērijs ir ievērots. Audita komiteja sniedz atbalstu padomei Sabiedrības gada pārskatu sagatavošanas procesa uzraudzībā, iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmas darbības uzraudzības uzdevumu veikšanā un darbojas atbilstoši tiesību aktu prasībām, ievērojot labas korporatīvas pārvaldības principus. Audita komiteja ne retāk kā vienu reizi gadā par savu darbību un uzdevumu izpildi sniedz rakstveida ziņojumu padomei. Audita komitejas pienākums ir ziņot padomei par konstatētajiem trūkumiem: finanšu pārskatu un konsolidēto finanšu pārskatu gatavošanā un/vai pārbaudē; iekšējās kontroles un riska pārvaldības un iekšējā audita darbības efektivitātē un nekavējoties zinot, par zvērināta revidenta neatbilstību Revīzijas pakalpojumu likumam. 2024. gadā notikušas 2 padomes Audita komitejas sēdes, izskatīti 6 jautājumi.

⁴⁴Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” padomes Audita komitejas nolikums apstiprināts ar padomes 2020. gada 15. oktobra lēmumu Nr. PA 1.2./22-10



Interesešu konflikta novēršana

Princips 13. Valdes un padomes locekļi skaidri apzinās interesešu konflikta izpausmes un ir informēti par nepieciešamo rīcību interesešu konflikta gadījumā

Kritēriji		Fakti
13.1.	Padome definē pazīmes, kas norāda uz interesešu konfliktu, un nosaka interesešu konflikta novēršanas un pārvaldības kārtību	● Kritērijs ir ievērots. “Latvijas dzelzceļš” koncerna Ētikas kodeksā ir definētas pazīmes, kas norāda uz interesešu konfliktu un rīcība interesešu konflikta novēršanai⁴⁵. Koncerna sabiedrību valdes un padomes locekļi ir valsts amatpersonas, tāpēc interesešu konflikta situāciju un amatu savienošanas jautājumus risina atbilstoši ārējiem normatīvajiem aktiem par interesešu konflikta situāciju novēršanu valsts amatpersonu darbībā⁴⁶. Koncerna sabiedrību valdes un padomes reglamentos ir noteikti pienākumi par ārējā regulējuma ievērošanu un rīcību, ja konstatēts interesešu konflikts vai potenciāls interesešu konflikts⁴⁷. Sniedzot piekrišanu amatu savienošanai, piemēro ārējo regulējumu. LDz valsts amatpersonu interesešu konflikta un amatu savienošanas jautājumu kārtošanas izpildi, kas ir valdes un padomes kompetencē, uzrauga norīkotais valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvis⁴⁸.
13.2.	Padomes vai valdes locekļi nepiedalās lēmumu pieņemšanā jautājumos, kuros uzņēmuma intereses nonāk pretrunā ar padomes, valdes locekļu vai ar tiem saistīto personu interesēm	● Kritērijs ir ievērots. Koncerna sabiedrību valdes un padomes reglamentos ir noteikti pienākumi par ārējā regulējuma ievērošanu un rīcību, ja konstatēts interesešu konflikts vai potenciāls interesešu konflikts.
13.3.	Personas, uz kurām attiecas interesešu konflikta novēršanas pienākums, regulāri piedalās apmācībās par rīcību interesešu konflikta situācijās	● Kritērijs ir ievērots. 2024. gadā veiktas apmācības korupcijas un interesešu konfliktu novēršanas jomā, trauksmes celšanas jomā un ētikas kodeksa skaidrošanā 276 Koncerna darbiniekiem no dažādām Koncerna sabiedrību struktūrvienībām.

⁴⁵ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna Ētikas kodekss, apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2024. gada 27. septembra lēmumu Nr. PA PA1.2/17-2.
⁴⁶ Likums Par interesešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā
⁴⁷ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību pārvaldes politika, apstiprināta ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2021. gada 18. jūnija lēmumu Nr.PA1.2./7-14.
⁴⁸ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”



Akcionāru sapulce

Princips 14. Uzņēmums savlaicīgi nodrošina akcionārus ar informāciju par akcionāru sapulces norisi, sniedzot visu nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai

Kritēriji		Fakti
14.1.	Uzņēmums laikus informē akcionārus par akcionāru sapulces darba kārtību, norisi un balsošanas kārtību, kā arī par jebkādām ar to saistītām izmaiņām	● Kritērijs ir ievērots. Akcionāru sapulces tiek organizētas saskaņā ar Satiksmes ministrijas iekšējiem noteikumiem “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”⁴⁹. Latvijas dzelzceļš ievēro šo noteikumu prasības. “Latvijas dzelzceļš” atkarīgās sabiedrības informāciju par dalībnieku/ akcionāru sapulces darba kārtību iesniedz noteiktajos termiņos. Atkarīgo sabiedrību dalībnieku sapulces reglaments nosaka, kā tiek organizētas Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību dalībnieku sapulces⁵⁰, izņemot AS “LatRailNet”, kurai tiek piemēroti tikai Komerclikuma noteikumi, kas reglamentē akcionāru sapulču organizāciju un norisi.
14.2.	Vienlaikus ar sapulces izsludināšanu uzņēmums nodrošina iespēju akcionāriem iepazīties ar lēmumu projektiem, par kuriem sākotnēji plānots balsot sapulcē. Uzņēmums nekavējoties informē akcionārus par papildus iesniegtajiem lēmumu projektiem	● Kritērijs ir ievērots. Paziņojumu par akcionāru sapulces sasaukšanu nosūta vismaz divas nedēļas pirms sapulces (izņemot ārkārtas sapulces). Vienlaikus ar paziņojumu par akcionāru sapulces sasaukšanu kapitālsabiedrība iesniedz visus akcionāru sapulcē izskatāmo jautājumu pamatojošos un ar to saistītos dokumentus, nodrošinot iespēju akcionāra pārstāvjiem iepazīties ar iesniegtajiem dokumentiem.
14.3.	Uzņēmums nodrošina akcionāriem iespēju pirms akcionāru sapulces iesniegt jautājumus par darba kārtībā iekļautajiem jautājumiem un lēmumu projektiem	● Kritērijs ir ievērots. Pēc viedokļu apzināšanas un jautājuma izvērtēšanas Satiksmes ministrijas Valsts kapitāla daļu pārvaldības departaments saskaņo lēmuma projektu, ierosina precizējumus vai informē kapitālsabiedrību, ka jautājumu nav pamata virzīt izskatīšanai akcionāru sapulcē. Valsts kapitāla daļu pārvaldības departaments divas darba dienas pirms akcionāru sapulces sagatavo akcionāru sapulces lēmumu projektus un iesniedz saskaņošanai valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvim un valsts sekretāram. Valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvis var noteikt citu akcionāru sapulces lēmumu sagatavošanas un saskaņošanas termiņu⁵¹.
14.4.	Lēmumu projekti un tiem pievienotie dokumenti sniedz detalizētu, skaidru un pilnīgu informāciju par izskatāmo jautājumu	● Kritērijs ir ievērots. LDz nodrošina, ka lēmumu projekti un tiem pievienotie dokumenti sniedz detalizētu, skaidru un pilnīgu informāciju par izskatāmo jautājumu. Valdes reglamentā iekļauti noteikumi dokumentu gatavošanai un iesniegšanai Padomei, Akcionāru sapulcei un kapitāla daļu turētājam⁵².

⁴⁹ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”
⁵⁰ Atkarīgo sabiedrību dalībnieku sapulces reglaments apstiprināts ar 2020.gada 14. aprīļa Valdes lēmumu Nr. VL -25/154.
⁵¹ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”
⁵² Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” valdes reglaments apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” 2019.gada 17.oktobra valdes lēmumu Nr.VL-41/164



Princips 15. Uzņēmums veicina efektīvu akcionāru iesaisti lēmumu pieņemšanā un iespējami lielāku akcionāru dalību akcionāru sapulcēs

Kritēriji		Fakti
15.1.	Akcionāru sapulce tiek sasaukta un noturēta akcionāriem ērti pieejamā vietā un laikā	Kritērijs ir ievērots. LDz 100% kapitāla daļu pieder valstij, un to turētājs ir Latvijas Republikas Satiksmes ministrija. Akcionāru sapulce tiek sasaukta likumā⁵³ noteiktajā kārtībā un ievērojot saistošos iekšējos noteikumus. Akcionāru sapulces notiek LDz vai Satiksmes ministrijas telpās, vai attālināti ar elektronisko saziņas līdzekļu starpniecību⁵⁴. “Latvijas dzelzceļš” atkarīgo sabiedrību dalībnieku/ akcionāru sapulcē dalībnieku/ akcionāru pārstāv un lēmumus pieņem LDz valde. Par sapulces vadītāju dalībnieks/ akcionārs ievēl LDz valdes priekšsēdētāju vai, viņa prombūtnes gadījumā vai, ja tas piedalās sapulcē, klāt neesot, citu “Latvijas dzelzceļš” valdes locekli. Dalībnieku/ akcionāru sapulces parasti tiek sasauktas “Latvijas dzelzceļš” juridiskajā adresē vai attālināti.
15.2.	Uzņēmums nodrošina akcionāru iespējas piedalīties akcionāru sapulcē attālināti	Kritērijs ir ievērots. Akcionāru sapulces var notikt attālināti ar elektronisko saziņas līdzekļu starpniecību⁵⁵. “Latvijas dzelzceļš” atkarīgo sabiedrību dalībnieku/ akcionāru sapulces var tikt noturētas arī attālināti⁵⁶.
15.3.	Uzņēmums nosaka atbilstošu akcionāru sapulces ilgumu un dod iespēju akcionāriem sapulces laikā paust savu viedokli un iegūt nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai	Kritērijs ir ievērots. Sapulces ilgumu nosaka atkarībā no darba kārtībā iekļautajiem jautājumiem un paredzamās to apspriešanas gaitas. Prasības dokumentu sagatavošanai akcionāru un dalībnieku sapulcēm ir noteiktas attiecīgi Satiksmes ministrijas iekšējos noteikumos un “Latvijas dzelzceļš” Koncerna iekšējos noteikumos⁵⁷. - LDz akcionāru sapulci vada kapitāla daļu turētāja pārstāvis, līdz ar to nav šaubu par akcionāra iespēju paust viedokli un iegūt nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai. “Latvijas dzelzceļš” atkarīgo sabiedrību dalībnieku/ akcionāru sapulces vada LDz valdes priekšsēdētājs, līdz ar to nav šaubu par dalībnieka/ akcionāra iespēju paust viedokli un iegūt nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai.
15.4.	Uzņēmums izsludina jaunu akcionāru sapulci, ja sapulces darba kārtībā iekļautos jautājumus nav iespējams izskatīt paredzētajā laikā	Kritērijs ir ievērots. Ja sapulces darba kārtībā iekļautos jautājumus nav iespējams izskatīt paredzētajā laikā, tos iekļauj nākamās sapulces darba kārtībā. Gadījumā, ja dokumenti akcionāru sapulcei nav savlaicīgi iesniegti vai nav atbilstoši, tad jautājumu neizskata. “Latvijas dzelzceļš” atkarīgās sabiedrības izsludina jaunu dalībnieku/ akcionāru sapulci, ja sapulces darba kārtībā iekļautos jautājumus nav iespējams izskatīt paredzētajā laikā.

⁵³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums

⁵⁴ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”

⁵⁵ Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”

⁵⁶ Atkarīgo sabiedrību dalībnieku sapulces reglaments apstiprināts ar 2020. gada 14. aprīļa Valdes lēmumu Nr. VL -25/154

⁵⁷ Atkarīgo sabiedrību dalībnieku sapulces reglaments apstiprināts ar 2020. gada 14. aprīļa Valdes lēmumu Nr. VL -25/154.



Princips 15. Uzņēmums veicina efektīvu akcionāru iesaisti lēmumu pieņemšanā un iespējami lielāku akcionāru dalību akcionāru sapulcēs

Kritēriji		Fakti
15.5.	Uzņēmums aicina valdes un padomes locekļus, padomes locekļu kandidātus, revidentu un iekšējo auditoru, kā arī citas personas dalībai akcionāru sapulcē atbilstoši sapulcē izskatāmajiem jautājumiem	Kritērijs ir ievērots. Akcionāru sapulcē piedalās padomes un valdes locekļi. Revidentam ir pienākums piedalīties akcionāru sapulcē, kad skata jautājumu par gada pārskata apstiprināšanu. Citas personas uzaicina atbilstoši kapitāldaļu turētāja pārstāvja norādījumiem un sapulcē izskatāmajiem jautājumiem.
15.6.	Akcionāru sapulce pieņem lēmumus atbilstoši iepriekš izsludinātajiem lēmumu projektiem	Kritērijs ir ievērots. Akcionāru sapulce parasti pieņem lēmumus atbilstoši iepriekš izsludinātajiem lēmumu projektiem. Nepieciešamības gadījumā akcionārs var rosināt redakcionālas izmaiņas vai citu lēmumu.

Princips 16. Uzņēmums izstrādā un ar akcionāriem apspriež dividenžu politiku

Kritēriji		Fakti
16.1.	Uzņēmums ir izstrādājis un publiskojis aktuālu dividenžu politiku	Kritērijs ir ievērots. LDz un atkarīgo sabiedrību dividenžu apmēru nosaka ievērojot saistošo tiesību aktu noteikumus ⁵⁸ un likumā Par valsts budžetu 2025. gadam un budžeta ietvaru 2025., 2026. un 2027. gadam noteikto.
16.2.	Dividenžu politika ir apspriesta ar akcionāriem akcionāru sapulces laikā	Kritērijs ir ievērots. Dividenžu apmērs tiek apspriests ar padomi, akcionāru. “Latvijas dzelzceļš” atkarīgo sabiedrību dividenžu apmērs tiek apspriests ar dalībnieku/ akcionāru.

⁵⁸ Kārtība, kādā tiek prognozēti, noteikti un veikti maksājumi par valsts kapitāla izmantošanu



Uzņēmumu darbības caurskatāmība

Princips 17. Uzņēmums regulāri un laikus informē akcionārus un citas ieinteresētās personas par uzņēmuma saimniecisko darbību, finanšu rezultātiem, pārvaldību un citiem aktuāliem jautājumiem

Kritēriji		Fakti
17.1.	Uzņēmums laikus atklāj pilnīgu, precīzu, objektīvu, aktuālu un patiesu informāciju	● Kritērijs ir ievērots. “Latvijas dzelzceļš” mājas lapā atklāj pilnīgu, precīzu, objektīvu, aktuālu un patiesu informāciju par Koncerna sabiedrībām atbilstoši ārējo tiesību aktu prasībām⁵⁹ un sabiedrību aktualitātēm. Informācijas aktualizēšana tiek veikta saskaņā ar LDz koncerna informācijas publiskošanas kārtību⁶⁰.
17.2.	Uzņēmums informāciju visiem akcionāriem atklāj vienlaikus un vienādā apjomā	● Kritērijs ir ievērots. LDz ir tikai viens akcionārs. Tāpat arī atkarīgajām sabiedrībām ir tikai viens dalībnieks.
17.3.	Uzņēmums mājaslapā atklāj informāciju par uzņēmuma pārvaldību, stratēģiju vai darbības virzieniem un publicē finanšu pārskatus, kā arī citu informāciju saskaņā ar Pielikumu Nr. 1	● Kritērijs ir ievērots. LDz un atkarīgās sabiedrības informāciju publicē atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 58.pantam, kā arī publicē informāciju saskaņā ar Kodeksa pielikumu Nr.1. LDz kopš 2016. gada sagatavo un savā mājas lapā publicē ilgtspējas pārskatu saskaņā ar starptautiskajām Globālās ziņošanas iniciatīvas (GRI) standartu vadlīnijām, bet no 2024. gada uzsāk izmantot Korporatīvās ilgtspējas ziņu sniegšanas direktīvā un no tās izrietošajā Ilgtspējas informācijas atklāšanas likumā paredzēto ilgtspējas ziņošanas pieeju.
17.4.	Uzņēmums nodrošina informāciju gan latviešu valodā, gan vēl vismaz vienā tādā valodā, kas ir saprotama lielākajai daļai uzņēmuma ārvalstu akcionāru un citām ieinteresētām personām	● Kritērijs ir ievērots. “Latvijas dzelzceļš” mājas lapā informācija pieejama latviešu un angļu valodā.

⁵⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums
⁶⁰ “Latvijas dzelzceļš” Koncerna informācijas publiskošanas kārtība apstiprināta ar 2023.gada 19.decembra Valdes lēmumu Nr.VL-1.6/400-2023



Mājaslapā publiskojamā infomācija

Uzņēmums		
Informācija par uzņēmumu		
Informācija par uzņēmuma stratēģiskajiem mērķiem		Skatīt sadaļā Misija, vīzija un stratēģija
Uzņēmuma statūti		Skatīt sadaļā Misija, vīzija un stratēģija
Informācija par uzņēmuma korporatīvās pārvaldības struktūru		"Latvijas dzelzceļš" Koncerna korporatīvās pārvaldības kodekss
Uzņēmuma lekšējās kultūras un ētiskas uzvedības kodekss		"Latvijas dzelzceļš" Koncerna Ētikas kodekss
Būtiskākās uzņēmuma politikas		Skatīt sadaļā Pārvaldības politikas
Padome un valde		
Valdes un padomes nolikums		Valdes reglaments, Padomes reglaments
Informācija par katru uzņēmuma padomes un valdes locekli		Skatīt sadaļā Padome
Informācija par neatkarīgajiem padomes locekļiem		Skatīt sadaļā Padome
Valdes un padomes atalgojuma politika un atalgojuma ziņojums		Skatīt sadaļās Valde un Padome
Informācija par valdes un padomes atlases procesu		Skatīt Paziņojumā par korporatīvo pārvaldību 7.
Informācija par padomes komitejām un revīzijas komiteju		Skatīt Paziņojumā par korporatīvo pārvaldību 12.¹
Finanšu un nefinanšu ziņojumi un informācija		Skatīt sadaļā Finanšu darbības rādītāji
Uzņēmuma finanšu pārskati un ziņojumi		Skatīt sadaļā Finanšu darbības rādītāji
Uzņēmuma nefinanšu ziņojumi		Skatīt sadaļā Finanšu darbības rādītāji
Korporatīvās pārvaldības ziņojumi		Skatīt sadaļā Finanšu darbības rādītāji
Informācija akcionāriem un investoriem		
Informācija par plānotajām akcionāru sapulcēm		Nav publiskota
Paziņojot par akcionāru sapulci, tiek publiskoti sapulcē izskatāmie jautājumi. Lēmumi tiek publicēti pēc akcionāru sapulces.		Skatīt sadaļā Akcionārs
Informācija par notikušajām akcionāru sapulcēm		Skatīt sadaļā Akcionārs
Uzņēmuma dividenžu politika un informācija par izmaksātajām dividendēm		Skatīt sadaļā Finanšu darbības rādītāji un Paziņojumā par korporatīvo pārvaldību 16.
Informācija par saistīto pušu darījumiem		Skatīt sadaļā Finanšu darbības rādītāji
Uzņēmuma publicētie paziņojumi un būtiska informācija investoriem		Nav attiecināms
Investoru attiecību speciālista kontakti		Nav attiecināms



Būtiskākās uzņēmuma politikas

Būtiskākās politikas, kas iekļautas korporatīvās pārvaldības principos vai to kritērijos		
Risku vadības politika	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna risku vadības politika
Atalgojuma politika	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna personāla vadības un atalgojuma politika
Dividenžu politika	●	Skatīt Paziņojumā par korporatīvo pārvaldību 16.1.
Citas būtiskākās politikas, kas pieminētas korporatīvās pārvaldības kodeksā		
Iekšējā audita politika	●	VAS "Latvijas dzelzceļš" Koncerna iekšējā audita politika
Interesu konfliktu novēršanas politika	●	Ietverta "Latvijas dzelzceļš" Koncerna Ētikas kodeksā
Informācijas atklāšanas, aprites un konfidencialitātes politika	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna informācijas publiskošanas kārtība
Trauksmes celšanas politika	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna Krāpšanas novēršanas politika
Godīgas konkurences īstenošanas politika	●	Ietverta Latvijas dzelzceļa Koncerna Ētikas kodeksā
Dažādības politika	●	Ietverta Latvijas dzelzceļa Koncerna Ētikas kodeksā
Ilgtspējas politika	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna Ilgtspējas politika
Būtiskās atbilstības nodrošināšanas politikas	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna Drošības politika
Darījumu partneru izpētes politika	●	Instrukcija "Darījumu pārbaudes procedūras "Latvijas dzelzceļš" Koncernā
Sankciju risku pārvaldības politika	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna sankciju politika
Personas datu apstrādes politika	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna uzņēmumu fizisko personu privātuma politika
	●	"Latvijas dzelzceļš" Koncerna fizisko personu datu aizsardzības politika



Ilgtspējas pārvaldība Koncernā

VAS "Latvijas dzelzceļš" Valdes reglamentā ir noteikts, ka valdes priekšsēdētājs ir atbildīgs par jautājumiem, kas saistīti ar vides aizsardzību, investīciju plānošanu, vides un energopārvaldības politikas īstenošanu un ilgtspējas procesu plānošanu, kā arī par citām jomām, kas saistītas ietekmes, risku un iespēju pārvaldību uzņēmumā. Valdes priekšsēdētāja pakļautībā ir direkcijas un struktūras (skatīt attēlu [32.lpp.](#)), kas palīdz nodrošināt efektīvu šo jomu pārvaldību. VAS "Latvijas dzelzceļš" Padomes reglamenta 1.2.13. apakšpunktā kā viens no Padomes uzdevumiem ir apstiprināt būtiskākās politikas, kurās definēti sabiedrības darbības principi attiecībā uz risku pārvaldību, ilgtspēju u.c. ar ietekmi, riskiem un iespējām saistītiem jautājumiem, un reizi gadā izskatīt būtiskajās politikās noteiktos ziņojumus padomei. VAS "Latvijas dzelzceļš" un AS "LatRailNet" padomes savos reglamentos ir iekļāvušas punktu, ka Padome pieņemot lēmumus, veicina vidēja termiņa darbības stratēģijā iekļauto mērķu sasniegšanu, izvērtē riskus, īstermiņa un ilgtermiņa ietekmi uz kapitālsabiedrības vērtību, ilgtspēju un atbildīgu attīstību.

Pārējās meitas sabiedrības savos Valdes un Padomes reglamentos nav minējušas atbildību par ilgtspējas jautājumiem un ar to saistītām jomām, tostarp arī ietekmi, riskiem un iespējām.

2023. gada 10. oktobrī ar valdes lēmumu tika izveidota Koncerna līmeņa Ilgtspējas komiteja, kuru vadīja VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs un kurā piedalījās visi LDz valdes locekļi, pārstāvji no dažādām LDz struktūrām un struktūrvienībām, kā arī Koncerna atkarīgo sabiedrību deleģētie pārstāvji. Komitejas mērķis bija nodrošināt vienotu sākotnējo pieeju Koncerna ilgtspējas prioritāšu un ar to saistīto aktivitāšu, tostarp ar ilgtspēju saistītās informācijas publiskošanas, plānošanai, īstenošanai, ieviešanas uzraudzībai.

2024. gadā notika divas Ilgtspējas komitejas sēdes, tajās apspriesta Koncerna ilgtspējas politika, CO₂ aprēķinu veikšana Koncerna līmenī, finanšu sektora prasības ilgtspējas jomā, LDz dalība ārējās ilgtspējas iniciatīvās un pasākumos, aktualitātes ilgtspējīgas infrastruktūras pārvaldības jomā un citi jautājumi. Tāpat izskatīts un akceptēts 2024. gada ilgtspējas pasākumu darba plāns, kas ietver 40 aktivitātes, kas saistītas ar Koncerna būtiskajām ilgtspējas jomām. 2024. gada 22. oktobrī VAS "Latvijas dzelzceļš" valde pieņēma lēmumu "Par grozījumiem Valdes reglamentā un izmaiņām "Latvijas dzelzceļš" koncerna komitejās", paredzot, ka izbeidzama Koncerna Ilgtspējas komitejas darbība. **Turpmāk ar ilgtspēju saistīti jautājumi tiks skatīti darba grupās Investīciju komitejā, Risku vadības komitejā vai citā attiecīgajam jautājumam atbilstošā pārvaldības formātā.**

Par Ilgtspējas komitejas darba koordinēšanu un citiem ar ilgtspējas pārvaldību saistītiem jautājumiem 2024. gadā bija atbildīga **LDz Attīstības direkcijas Ilgtspējas un vides pārvaldības daļa**. Tāpat tā ir atbildīga par ilgtspējas ziņojumu sagatavošanu un apmācību organizēšanu vai atbalsta sniegšanu to organizēšanā LDz un atkarīgo sabiedrību darbiniekiem ar ilgtspējas jautājumiem saistītās jomās. Gan LDz, gan atkarīgo sabiedrību darbinieki nepieciešamības gadījumā var konsultēties ar Ilgtspējas un vides pārvaldības daļas darbiniekiem, lai saņemtu atbildes uz jautājumiem, kas saistīti ar ilgtspējīgu attīstību, ilgtspējas tendencēm, prasībām un to praktisko piemērošanu. 2025. gadā ilgtspējas vadību plānots pārcelt uz LDz Finanšu direkciju, nodrošinot vienotu pieeju Koncerna gada pārskatos iekļaujamās informācijas apkopošanai. 2024. gada 27. martā VAS "Latvijas dzelzceļš" padome apstiprināja [Koncerna ilgtspējas politiku](#), kuras mērķis ir izveidot vienotu ilgtspējas procesu vadības pieeju Koncernā. Politika ir saistoša LDz un visām atkarīgajām sabiedrībām un skar ikvienu to darbības jomu, nosakot vienotu modeli ilgtspējas procesu pārvaldībai, būtisko ilgtspējas jomu noteikšanai un to vadībai, tostarp ziņošanas nodrošināšanai par ilgtspējas jautājumiem. Attiecībā uz AS "LatRailNet" ilgtspējas politika tiek piemērota ierobežotā apjomā.

Atsevišķās ar ilgtspēju saistītās jomās ir politikas un par to izpildi noteikti atbildīgie darbinieki. Piemēram, ir apstiprināta Koncerna **Vides un energopārvaldības politika, Darba aizsardzības sistēma un politika, Atalgojuma politika, Fizisko personu privātuma politika, Krāpšanas novēršanas politika un citi iekšējie normatīvie akti un ar tiem saistītie procesi**. Šajās jomās tiek noteiktas prioritātes un veicamie uzdevumi, par kuru izpildi atbildīgie darbinieki ar noteiktu regularitāti sniedz atskaites valdei. Piemēram, par Vides un energopārvaldības sistēmas darbību un ar to saistītās programmas izpildi reizi gadā tiek sniegts vadības ziņojums, ko izskata valde.

Padome uzrauga kopējo stratēģijas izpildi, divas reizes gadā pirms iesniegšanas akcionāram izskatot valdes ziņojumu par stratēģijas izpildi, kā arī regulāri padomes sēdēs izskatot jautājumus, kas saistīti ar stratēģisko jautājumu virzību. Pēdējos gados lielākoties gan fokuss ir uz Koncerna ekonomiskajiem rādītājiem un spēju nodrošināt arī turpmāku darbības nepārtrauktību, kā arī realizēt nepieciešamos investīciju projektus pasažieru infrastruktūras uzlabošanai.

Padomē un valdē nav specifiski virzīti eksperti ar kompetenci vides vai sociālās ilgtspējas jautājumos, taču padomes un valdes locekļu atlasē – īpaši Koncerna valdošajā uzņēmumā – tiek prasīta kompetence korporatīvās pārvaldības, risku vadības, iekšējās kontroles un finanšu pārvaldības jomās, kas, ņemot vērā LDz valsts kapitālsabiedrības statusu, ir kritiski svarīgi. Ilgtspējas jautājumos padomes vai valdes locekļiem netiek organizēta speciāla apmācība, taču šie jautājumi tiek diskutēti padomes un valdes sēdēs pēc nepieciešamības, kā arī vajadzības gadījumā organizētas individuālas informācijas sesijas par ilgtspējas aktualitātēm (piemēram, informācijas apmaiņa Audita komitejas darba procesā 2024. gada septembrī), kā arī papildu informāciju par ilgtspējas jautājumiem Koncerna sabiedrību valdes ir guvušas Ilgtspējas komitejas darba sesijās.



Uzņēmuma administratīvajām, vadības un uzraudzības struktūrām sniegtā informācija un šo struktūru izskatītie ilgtspējas jautājumi

Koncernā nav noteikta detalizēta kārtība, kā padomes vai valdes locekļi tiek informēti par visiem ilgtspējas ietekmes, riska un iespēju faktoriem un to progresu, vienlaikus katrā konkrētā darbības jomā ir noteikta kārtība, kā sniedzama informācija – īpaši kontekstā ar negatīvo ietekmi un/vai jauniem riskiem vai riskiem, kas faktiski iestājušies. Tostarp reizi ceturksnī risku vadītājs sniedz informāciju par būtiskajiem Koncerna riskiem LDz valdei (sniegtie ziņojumi var ietvert arī ilgtspējas riskus atkarībā no to vērtējuma), bet valde iesniedz attiecīgu ziņojumu padomei. Operatīvie problēmjautājumi katrā jomā tiek izskatīti iknedēļas struktūru vadītāju sanāksmēs ar atbildīgajiem valdes locekļiem.

Jomās, kuras saistītas ar finanšu un investīciju lēmumu pieņemšanu vai stratēģiskiem jautājumiem, padome un valde atbilstoši savai kompetencei pieņem attiecīgus lēmumus. 2024. gadā LDz padomes sēdēs izskatīti un pieņemti lēmumi šādos ar ilgtspēju saistītos jautājumos (tai skaitā attiecībā uz stratēģisko attīstību, kas ietver ilgtspējas elementus):

- Par “Latvijas dzelzceļš” Koncerna Ilgtspējas politikas apstiprināšanu;
- Par prettrokšņa barjeras izbūvi akustiskajā diskomforta zonā “Kengarags”;
- Par VAS “Latvijas dzelzceļš” 2023. gada ilgtspējas un gada pārskatu un konsolidēto 2023. gada pārskatu;
- Par VAS “Latvijas dzelzceļš” Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2021.–2025. gadam Rīcības plāna izpildi 2023. gada 2. pusgadā un 2023. gadā kopumā;
- Par VAS “Latvijas dzelzceļš” Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2021.–2025. gadam Rīcības plāna izpildi 2024. gada 1. pusgadā;
- Par VAS “Latvijas dzelzceļš” siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju (SEG) emisiju 1. un 2. tvēruma bāzes līnijas noteikšanu un samazinājuma mērķvirzieniem līdz 2030. gadam.

2024. gadā LDz valdes sēdēs izskatīti un pieņemti lēmumi šādos ar ilgtspēju saistītos jautājumos (tai skaitā attiecībā uz stratēģisko attīstību, kas ietver ilgtspējas elementus):

- Akceptēta ilgtspējas politika un apstiprināts ilgtspējas procesa darba plāns 2024. gadam;
- Apstiprināts VAS “Latvijas dzelzceļš” Rīcības plāns trokšņa mazināšanai dzelzceļa līnijās ar satiksmes intensitāti lielāku par 30 000 vilcieniem;
- Apstiprinātas vadlīnijas ES Taksonomijas atbilstības izvērtēšanai;

- Apstiprināts pārskats par VAS “Latvijas dzelzceļš” vides un energopārvaldības sistēmas vadību un VAS “Latvijas dzelzceļš” Vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam izpildi 2023. gadā;
- Izskatīts “Latvijas dzelzceļa” Koncerna korporatīvās pārvaldības rīcības plāns 2024. gadam;
- Apstiprināts aktualizēts VAS “Latvijas dzelzceļš” Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts;
- Apstiprināta dzelzceļa satiksmes negadījumu apziņošanas, reģistrācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība;
- Izskatīta VAS “Latvijas dzelzceļš” Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2021.–2025. gadam īstenošanas rīcības plāna izpilde 2024. gada 1. pusgadā;
- Apstiprināta Kārtība par dalību biedrībās un nodibinājumos;
- Apstiprināts ziņojums par VAS “Latvijas dzelzceļš” siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju 1. un 2. tvēruma bāzes līnijas noteikšanu un samazinājuma mērķvirzieniem līdz 2030. gadam.

Papildus valdes un padomes sēdēs arī izskatīti ilgtspējas jautājumi, kas saistīti, piemēram, ar darbinieku labbūtību un sociālo aizsardzību, piegādātāju pārvaldību, pasažieru infrastruktūras uzlabošanas projektiem u.c.

Ilgtspējas jautājumi tiek ņemti vērā stratēģijas izstrādē – atsevišķi tās elementi ir iestrādāti vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.–2025. gadam, un, izstrādājot nākamā perioda stratēģiju, plānots tās izveidē ņemt vērā Koncerna noteiktās būtiskās ilgtspējas jomas. Koncernā nav noteikts specifisks mehānisms vai kārtība, kā padomei vai valdei rīkoties vai pieņemt lēmumus gadījumos, ja veidojas pretruna starp dažādām ilgtspējas jomām un to sniegumu, taču padomes un valdes locekļi tādos gadījumos rīkojas atbilstoši veselajam saprātam, savai pieredzei un izpratnei par Koncerna prioritātēm, kā arī par pieejamajiem resursiem noteiktu soļu veikšanai. Piemēram, ilgtermiņā risināms jautājums ir LDz mantotā vēsturiskā piesārņojuma mazināšana Rīgā, Šķirotavā, Vagonu parkā, kā arī vairākās citās teritorijās visā Latvijā (sīkāk skatīt [120. lpp.](#)). Taču, ņemot vērā piesārņojuma likvidēšanas pasākumu lielo dārdzību un Koncerna finansiālās iespējas, tiek veikti neatliekamie darbi un pakāpeniski īstenoti piesārņojuma mazināšanas un kontroles darbi, kur tas ir iespējams. Tāpat, īstenojot pasažieru infrastruktūras modernizāciju, vienlaikus tiek radītas SEG emisijas būvniecības procesā, taču par prioritāti tiek uzskatīta SEG emisiju apjoma mazināšana transporta nozarē ilgtermiņā, tādējādi pasažieru infrastruktūras uzlabojumiem ir paliekoša un ilgstoša pozitīvā ietekme uz emisiju mazināšanu cilvēku ikdienas mobilitātē – pretstatā īstermiņa būvniecības procesā radītajām emisijām.



Ar ilgtspēju saistītu darbības rezultātu iekļaušana stimulēšanas shēmās

2024. gadā VAS "Latvijas dzelzceļš" valdei padome noteica būtiskākos sasniedzamos rezultātīvos rādītājus (KPI) un uzdeva tos izpildīt līdz attiecīgā KPI izpildes termiņam, kur būtiskums likts uz šādiem aspektiem: dzelzceļa infrastruktūras ilgtspējīga attīstība un uzturēšana, investīciju stratēģiskā plānošana un īstenošana, personāla un iekšējo procesu atjaunošana, tostarp kultūras maiņas programmas izstrāde, Koncerna struktūras un savstarpējā sadarbības uzlabošana, kā arī komercializācija un pakalpojumu eksports. Tika izvirzīti šādi KPI, kas saistīti ar ilgtspēju:

- Koncerna ilgtspējas politikas izstrāde;
- siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju 1. un 2. tvēruma samazinājuma mērķa līdz 2030. gadam noteikšana.

KPI izpildei ir ietekme uz valdes darba kopējo novērtējumu pārskata gadā un iespējamo prēmiju apjomu. Šis apjoms nav saistīts ar konkrētu KPI izpildi, bet ar kopējo sniegumu visās jomās.

Lai būtiski palielinātu darba efektivitāti un virzību uz stratēģisko mērķu sasniegšanu, 2023. gada sākumā tika apstiprināti Darba izpildes, mērķu vadības un kompetenču novērtēšanas noteikumi, un saskaņā ar tiem darbinieku vērtē vienu reizi kalendārajā gadā, paredzot arī ārkārtas novērtēšanas un karjeras attīstības pārrunu iespēju.

Darbiniekiem, kuru amata pienākumi ir saistīti ar ilgtspējas jautājumiem, ikgadēji tiek izvirzīti mērķi ar ilgtspēju saistītos jautājumos, piemēram, ilgtspējas dokumentu izstrādē, SEG emisiju aprēķinu veikšanā, stratēģisko mērķu priekšlikumu izstrādē ilgtspējas jomās u.c. Šo mērķu izpildes rezultāti tālāk tiek ņemti vērā darbinieka snieguma izvērtējumā. Mērķus izvirza darbinieki kopā ar saviem tiešajiem vadītājiem un saskaņā ar savas struktūras un uzņēmuma kopējiem mērķiem.



Paziņojums par pienācīgu rūpību

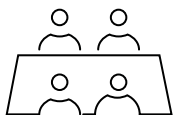
Koncerns, īstenojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, attīstību, kā arī īstenojot komercdarbību, ievēro pienācīgas rūpības principu visos gadījumos, kad īstenotās darbības skar vai var skart ieinteresētās puses. Kā būtiskākos pienācīgas rūpības aspektus var minēt:



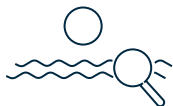
Konsultācijas ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību jautājumos, kas skar darbinieku nodarbinātību, darba apstākļus, atalgojumu un citus ar darbiniekiem saistītus jautājumus



Publisko iepirkumu regulējumā paredzētos **pretendentu atlases un novērtēšanas pasākumus**, kā arī, sākot no 2024. gada, **pakāpenisku izvēlēto piegādātāju ilgtspējas riska līmeņa izvērtēšanu**, lai nodrošinātu caurspīdīgu piegādātāju atlasi, kā arī sekmīgi pārvaldītu ar sadarbību saistītos riskus



Konsultācijas, sabiedriskās apspriešanas, darba grupas vai kopprojektus ar dažādu sabiedrības grupu pārstāvjiem, lai nodrošinātu, ka to intereses tiek iespēju robežās ņemtas vērā dzelzceļa infrastruktūras un ar to saistīto pakalpojumu nodrošināšanā un savlaicīgā negatīvās ietekmes identificēšanā un novēršanā (piemēram, vides piekļūstamības jomā)



Regulāru vides monitoringu un pēc nepieciešamības – padziļinātu vides izpēti piesārņotajās un īpaši vēsturiski piesārņotajās vietās, lai novērstu piesārņojuma izplatības novēršanu, veiktu piesārņojuma ierobežošanu un kontroli vai iespēju robežās – likvidēšanu



Regulārus dzelzceļa radītā trokšņa mērījumus un kartējumu, lai identificētu teritorijas, kurās troksnis rada diskomfortu iedzīvotājiem, un iespēju robežās plānotu troksni mazinošus pasākumus



Risku identificēšanu un novērtēšanu jauniem investīciju projektiem, lai savlaicīgi identificētu riskus, kas var ne tikai apdraudēt vai kavēt projekta īstenošanu, bet arī radīt neērtības, neizpratni vai pretestību no skarto iedzīvotāju puses



Kā arī citus pienācīgas rūpības pasākumus, kas savlaicīgi ļauj identificēt iespējamās negatīvās ietekmes un tās mazināt.

Gadījumos, kad pienācīgas rūpības procesā tiek iegūta informācija par būtiskiem ārējo ieinteresēto pušu viedokļiem un/vai bažām, par šiem jautājumiem tiek informēta attiecīgā uzņēmuma valde vai Koncerna valdošā uzņēmuma vadība. Diskusijās ar arodbiedrību, klientiem un stratēģiskiem sadarbības partneriem valde visbiežāk aktīvi piedalās un iesaistās proaktīvi.

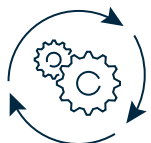
Ilgspējas ziņojuma saturā informācija par specifiskiem pienācīgas rūpības aspektiem pieejama zemāk norādītājās sadaļās:

Pienācīgas rūpības pamatelementi	Ziņojuma lpp.
Pienācīgas rūpības iekļaušana pārvaldībā, stratēģijā un darbījumsdarbības modelī	79.-80. , 120.-121. , 130. , 140. , 159. , 163. , 170.-172.
Skarto ieinteresēto personu iesaiste visos galvenajos pienācīgas rūpības procesa posmos	81.-83. , 85. , 98. , 121. , 140. , 145. , 159. , 161. , 166. , 178.-180. , 194.
Negatīvas ietekmes identificēšana un novērtēšana	67-68. , 84.-85.
Pasākumi minētās negatīvās ietekmes novēršanai	94.-95. , 146. , 162. , 167. , 181.
Šo centienu rezultativitātes uzraudzība un informēšana par tiem	148. , 167. , 181.



Riska pārvaldība un iekšējā kontrole attiecībā uz ilgtspējas ziņu sniegšanu

Ilgtpējas ziņu sniegšanā Koncerns ievēro šādus kvalitātes un kontroles principus, kas ļauj savlaicīgi mazināt iespējamās prioritāros riskus, kas identificēti saskaņā ar ilgtspējas ziņu sniegšanas prasībām, labo praksi un iespējamajām novirzēm, ko var radīt liela skaita iekšēji iesaistīto pušu dalība ziņošanas procesā, vairāku uzņēmumu tvērums, kā arī tādu datu atspoguļošana, kas līdz šim uzņēmumu un Koncerna pārskatos nav tikuši aplūkoti un analizēti:



Sistēmiska pieeja. Lai nodrošinātu vienotu pieeju un izpratni par ilgtspējas ziņošanā iesaistīto pušu pienākumiem, atbildībām un ziņojuma sagatavošanas gaitu, VAS “Latvijas dzelzceļš” valde ir apstiprinājusi “Latvijas dzelzceļš” Koncerna ilgtspējas ziņojuma sagatavošanas kārtību (apstiprināta 06.08.2024.), kura ir saistoša visam Koncernam.



Datu precizitāte. Lai nodrošinātu datu precizitāti un saskaņotību ar citiem Koncerna ziņošanas kanāliem un pienākumiem, ilgtspējas ziņošanai nepieciešamie dati tiek pēc iespējas iegūti no resursu pārvaldības sistēmas SAP vai citām iekšējām informācijas sistēmām un reģistriem, kuru dati ir izsekojami.



Informācijas kvalitāte un konsekvence. Lai nodrošinātu koordinētu informācijas ieguvu no Koncerna sabiedrībām, katrā no tām ir noteikts atbildīgais par ilgtspējas informācijas apkopošanu un sniegšanu ilgtspējas ziņošanas vajadzībām. Atbildīgajiem jau gada sākumā ir pieejams nepieciešamās informācijas un datu saraksts, lai tos būtu iespējams savlaicīgi iegūt un apkopot, kā arī tiek nodrošināta apmācība un iekšējais atbalsts, lai nodrošinātu vienotu izpratni par ziņošanas nepieciešamību, būtību un informācijas prasībām.



Trešo pušu informācijas ieguve. Lai nodrošinātu, ka trešo pušu sniegtā informācija ir atbilstoša un salīdzināma, tiek veidotas vienotas aptaujas informācijas ieguvei, piemēram, no piegādātājiem, kā arī, kur iespējams, izmantoti profesionāli ārējie informācijas avoti (piemēram, attiecībā uz SEG emisiju aprēķiniem nepieciešamajiem emisiju koeficientiem).



Savlaicīgums. Lai nodrošinātu, ka gada sākumā ir iespējams operatīvi apkopot, izanalizēt un aprakstīt ikvienu būtisko ilgtspējas jomu un ar to saistīto informāciju, ilgtspējas ziņojuma sagatavošana tiek uzsākta jau gada otrajā pusē, iegūstot datus par pirmajiem trim gada ceturkšņiem un sagatavojot ilgtspējas ziņojuma kvalitatīvo daļu savlaicīgi.



Četru acu princips. Lai nodrošinātu apkopotās informācijas un sagatavoto aprakstu pareizību, kā arī pārliicinātos par datu korektu atspoguļojumu, pēc ziņojuma satura sagatavošanas tā daļas tiek atkārtoti saskaņotas ar informācijas sniedzējiem, nepieciešamības gadījumā informāciju precizējot.



Neatkarīga pārbaude. Ilgtspējas ziņojumam tiek veikta neatkarīga pārbaude, ko veic ārējais revidents. Sadarbība ar revidentu tiek uzsākta savlaicīgi, lai nodrošinātu ilgtspējas ziņošanas prasībām atbilstošu pieeju. Ilgtspējas ziņojumu kopā ar revidenta atzinumu izskata valdošā uzņēmuma valde, padome un apstiprina akcionārs, tostarp izvērtējot un ņemot vērā, ja revidenta atzinumā ir norādīti riski, kas būtu jānovērš turpmākajos ziņojumos.



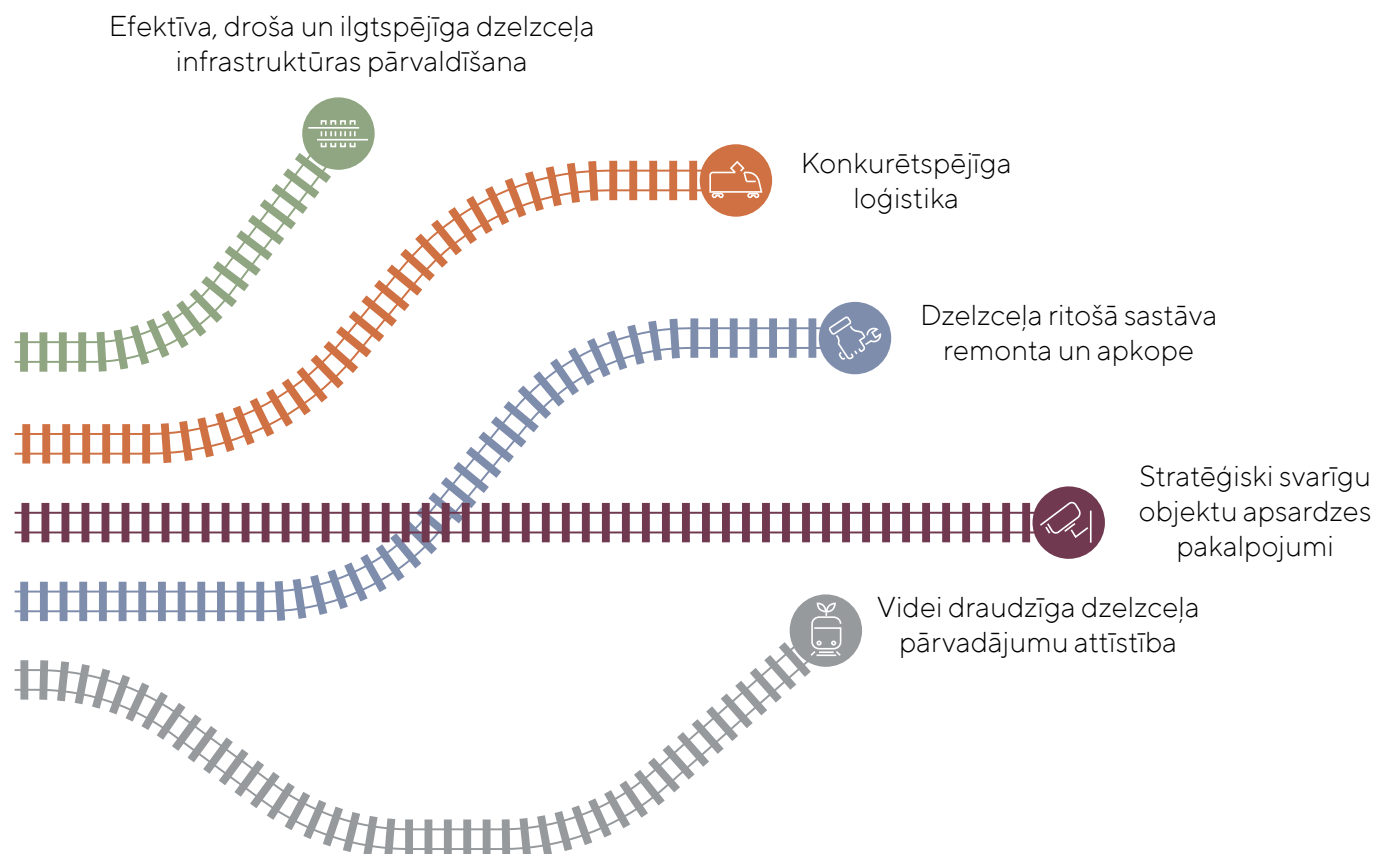
Vadības apstiprinājums. Pirms ilgtspējas ziņojuma apstiprināšanas valdē tas tiek izskatīts valdošā uzņēmuma vadības līmenī, ja nepieciešams, precizējot ziņojumā ietvertās informācijas kontekstu un atspoguļojuma precizitāti.



STRATĒGIJA

Stratēģija, darbījumbārbības modelis un vērtības ķēde

“Latvijas dzelzceļš” Koncerna darbības modeli un stratēģisko attīstību primāri nosaka Ministru kabineta apstiprinātais Koncerna valdošā uzņēmuma vispārējais stratēģiskais mērķis. Saskaņā ar Ministru kabineta 2021. gada 16. jūnija rīkojumu Nr. 421 VAS “Latvijas dzelzceļš” vispārējais stratēģiskais mērķis **ietver šādus darbības virzienus:**



Vispārējais stratēģiskais mērķis ir VAS “Latvijas dzelzceļš” vidēja termiņa darbības stratēģijas 2021.–2025. gadam pamatā un attiecīgi kaskadējas tā meitas sabiedrību biznesa modeļos un rīcības plānos.

Vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.–2025. gadam noteiktā LDz misija, vīzija un vērtības:

MISIJA

Mēs droši, efektīvi un ilgtspējīgi pārvaldām un pastāvīgi attīstām dzelzceļa infrastruktūru, nodrošinām konkurētspējīgus dzelzceļa un loģistikas pakalpojumus Latvijas tautsaimniecības un sabiedrības interesēs.

VĪZIJA

Mēs būsim efektīvs, konkurētspējīgs un klientiem augstu pievienoto vērtību sniedzošs uzņēmums, elastīgi reaģējot uz pārmaiņām transporta nozarē.

VĒRTĪBAS

“Latvijas dzelzceļš” koncerna vērtības augstu atspoguļo to, kādi mēs esam pašlaik un kādi mēs vēlamies būt nākotnē – gan katrs LDz darbinieks, gan visa LDz komanda kopā.

Izaugsme

Mūsu mērķis ir ilgtspējīga un pārdomāta uzņēmuma attīstība. Mēs augstu vērtējam drosmi pieņemt izaicinājumus un iniciatīvu meklēt risinājumus. Mēs ticam, ka tikai pastāvīgi mainoties, ir iespējams sasniegt ambiciozākos mērķus.

Drošība

Mēs zinām, ka drošība ir svarīga ik uz soļa. Mēs spējam saskatīt un efektīvi mazināt riskus. Mēs rūpējamies par darbiniekiem, klientiem, sabiedrību un apkārtējo vidi.

Sinergija

Mēs esam vienota komanda. Mēs lepojamies ar sasniegto un esam atvērti diskusijām kā pilnveidojot mūsu darbu. Mēs strādājam ar partneriem, klientiem un institūcijām kopēju mērķu sasniegšanā.



Būtiskākie VAS "Latvijas dzelzceļš" vidēja termiņa darbības stratēģijā noteiktie darbības virzieni:

Pārvaldība

nodrošināt pieejamo resursu lietderīgu un saimniecisku pielietojumu:

- Nodrošināt augstu darbības efektivitāti.
- Nodrošināt stabilus finanšu rādītājus.
- Turpināt pārvaldīt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru Latvijā atbilstoši Daudzgaļu līgumam un tautsaimniecības vajadzībām.
- Turpināt nodrošināt efektīvu vadības, drošības un risku pārvaldību.

Mobilitāte

palielināt dzelzceļa nozīmību Latvijas transporta sistēmā:

- Attīstīt dzelzceļa infrastruktūru atbilstoši pasažieru pārvadājumu vajadzībām.
- Saglabāt dzelzceļa infrastruktūras konkurētspēju tranzīta pārvadājumiem.
- Veicināt iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu.

Komerčiālā darbība

palielināt sniegto komercpakalpojumu ieņēmumus un pievienoto vērtību:

- Uzlabot ārējiem klientiem sniegto pakalpojumu rentabilitāti.
- Nodrošināt augstu klientu servisa līmeni.
- Diversificēt sniegto pakalpojumu segmentus.
- Palielināt ārējiem klientiem sniegto pakalpojumu klāstu.

Ilgtspēja un cilvēkkapitāls

uzlabot LDz Koncerna pozitīvo ietekmi uz apkārtējo vidi un sabiedrību:

- Mazināt dzelzceļa ietekmi uz apkārtējo vidi.
- Veidot profesionālu un lojālu komandu un nodrošināt darbinieku izaugsmi un attīstību.
- Veidot un attīstīt ilgtspējīga un sociāli atbildīga uzņēmuma reputāciju un tēlu.



Stratēģisko virzienu īstenošanai noteikti šādi nefinanšu mērķi:

Stratēģiskais virziens	Darbības rādītāji	Atskaites punkts stratēģijas izstrādes laikā (2019.g.)	Saskaņā ar stratēģiju līdz 2025. gadam sasniedzamā vērtība	2024. gada rādītājs	Atbilstība izvīrītajam mērķim
Pārvaldība	Dzelzceļa infrastruktūras pamatdarbības izmaksas uz sliežu ceļu km, tūkst. EUR	75,1	61,9	58,9	●
	Nopietnu negadījumu skaits uz miljonu vkm, skaits*	1,24	1	1,3	●
Mobilitāte	Pasažieru vilcienu iecirkņa vidējais ātrums, km/h	53,5	64,2	54,0	●
	Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvars no kopējā sabiedriskā transporta pārvadājumu apjoma, %	7,6%	11%	10,2%	●
Komerčiālā darbība	LDZ CARGO tirgus daļa Baltijā, %	25,5%	25,8%	20,7%	●
	Pārvadātās dzelzceļa kravas, izmantojot LDz infrastruktūras tīklu, milj.t	41,5	28,7	11,5**	●
Ilgtspēja un cilvēkkapitāls	Ilgtspējas indekss, līmenis	Platīns	Dimants	Platīns***	●
	Darbinieku apmierinātības vērtējums, %	70%	80%	2024. gadā netika veikts darbinieku apmierinātības pētījums****	–

* Nopietnu negadījumu skaits uz miljonu vkm ir viens no stratēģijā noteiktajiem nefinanšu mērķiem, kas 2024. gadā netika izpildīts, samazinoties vilcienkilometru skaitam un pieaugot negadījumu skaitam (2024.gadā notikuši 14 negadījumi; 2023.gadā – 7), tādējādi nopietnu negadījumu skaita uz miljonu vilcienkilometru rādītājs ir pieaudzis

** Ilgtermiņā neizpildās un nav paredzams, ka turpmākajos gados varētu izpildīties šī stratēģijas perioda sākumā noteiktais kravu pārvadājumu apjoma mērķis. Drīzāk sagaidāma pretēja tendence, ko ietekmē gan karš Ukrainā, gan agresorvalstīm noteiktās sankcijas, kā arī kopējā Baltijas valstu pārorientācija transporta un loģistikas nozarē. Tādējādi sākotnēji stratēģijā noteiktie pieņēmumi par kravu pārvadājumu apjomu vairs nav aktuāli un secīgi tie negatīvi ietekmē arī koncerna finanšu mērķu izpildi.

*** 2024. gada Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā Ilgtspējas indeksa novērtējumā Koncerns un SIA “LDZ CARGO”, kas indeksa novērtējumā piedalījās atsevišķi, saņēma platīna kategorijas novērtējumu. Kopumā rezultāti ir uzlabojušies – 2023. gadā, piedaloties patstāvīgi, VAS “Latvijas dzelzceļš”, SIA “LDZ ritošā sastāva serviss un SIA “LDZ Loģistika” saņēma zelta kategorijas novērtējumu, savukārt SIA “LDZ apsardze”, tāpat kā iepriekšējos gados saņēma sudraba kategorijas novērtējumu.

**** 2024. gadā netika veikts darbinieku pētījums, tāpēc par aktuālo darbinieku apmierinātības vērtējumu var uzskatīt 2023. gada rezultātu – 74%. Detalizētāks apraksts par pētījumu ir pieejams šī ziņojuma S1-5 tematiskajā sadaļā.

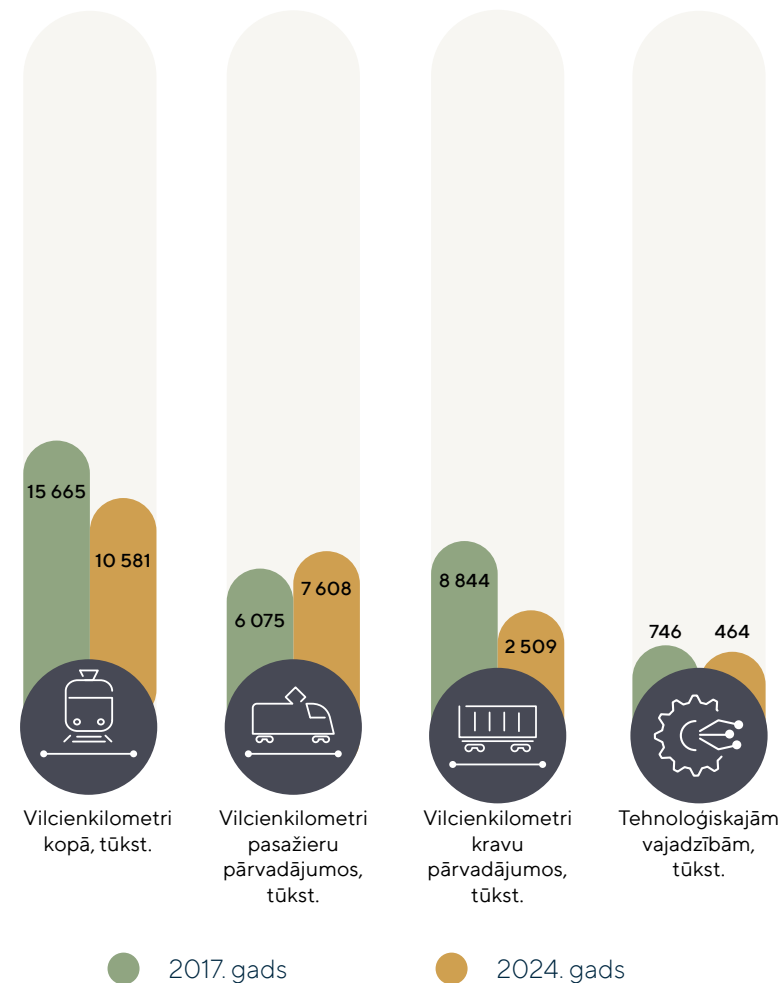


Stratēģisko plānošanu nākamajiem periodiem, kā arī to, kā tiek īstenota 2024. gadā spēkā esošā stratēģija, ietekmē būtiskās izmaiņas, kas dzelzeļa nozarē notikušas pēdējos gados, īpaši ģeopolitisko apstākļu un to rezultātā noteikto starptautisko sankciju ietekmē. Kravu pārvadājumu segmentā, kas iepriekšējos periodos veidojis lielāko daļu dzelzeļa infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu un nodrošinājis tā finanšu stabilitāti, pārvadājumu apjoms turpina kristies, un tam saglabājas negatīva nākotnes prognoze, tādējādi ietekmējot LDz darbību. Ja iepriekšējos periodos aptuveni trīs ceturtdaļas dzelzeļa tīkla noslodzes veidoja kravu pārvadājumi un tikai vienu ceturtdaļu – pasažieru pārvadājumi, tad 2024. gadā šī tendence jau ir pretēja, un ap 72% kopējo pa publiskās lietošanas dzelzeļa infrastruktūru nobraukto vilcienkilometru veido tieši pasažieru pārvadājumi.

Paredzams, ka, izstrādājot stratēģiju nākamajam periodam, daudz lielāks uzsvars tiks likts uz pasažieru infrastruktūras attīstības un dzelzeļa satiksmes pozitīvās klimata ietekmes jautājumiem.

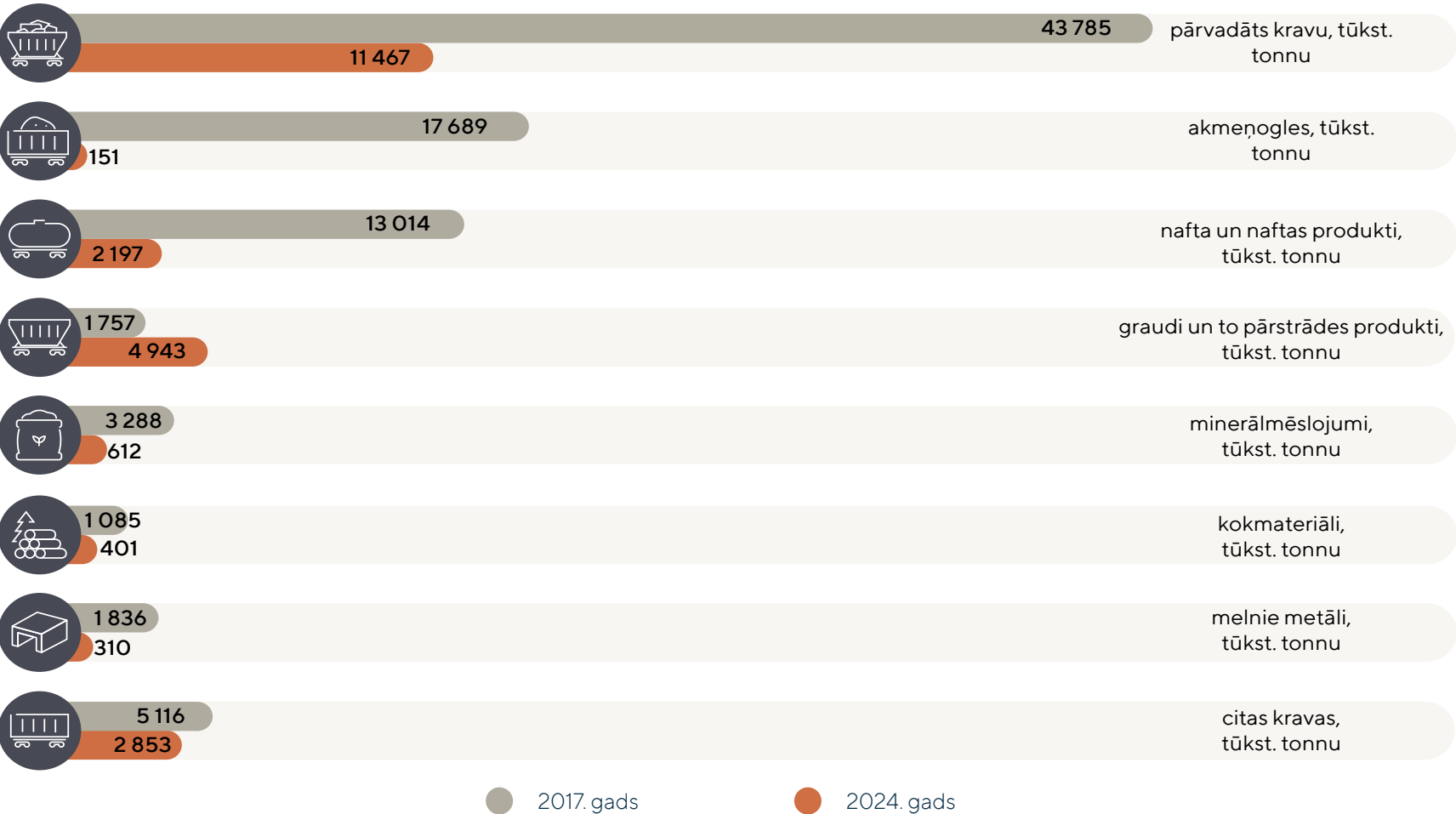
Vienlaikus jāņem vērā, ka saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem un nozares augstāko nacionālo tiesību aktu – Dzelzeļa likumu – primāri LDz attīstības stratēģiju nosaka Indikatīvais dzelzeļa infrastruktūras attīstības plāns, kuru izstrādā Satiksmes ministrija un kurš paredz turpmāko piecu gadu dzelzeļa nozares attīstības pamatprincipus un būtiskākās vajadzības (valsts pasūtījumu). 2024. gadā iepriekšējā plāna darbības termiņš ir beidzies, bet jauns plāns vēl Ministru kabinetā nav apstiprināts. Lai uzsāktu darbu pie LDz nākamā perioda stratēģijas, šim plānam, kā arī no tā izrietošai akcionāra gaidu vēstulei ir izšķiroša loma.

Vilcienu kustības galvenie rādītāji (salīdzinājumā ar 2017. gadu)

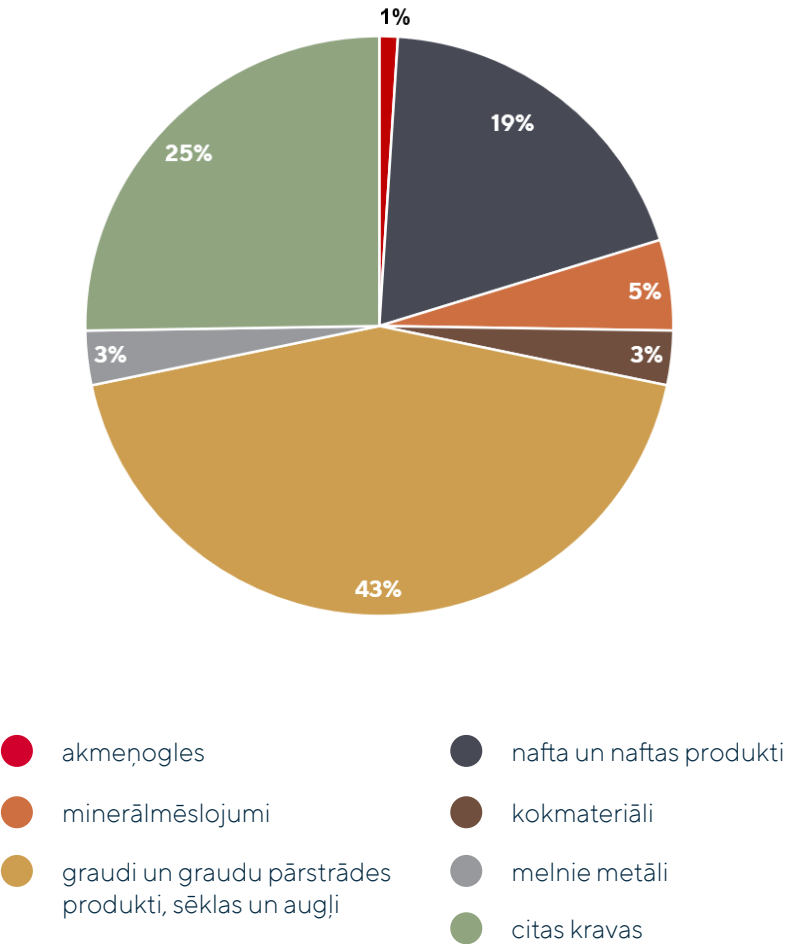




Kravu pārvadājumi pa kravu veidiem (salīdzinājumā ar 2017. gadu)



Pārvadāto kravu īpatsvars 2024. gadā





Pārvadājumu apjomi un to izmaiņas savukārt ietekmē LDz finansēšanas modeli, jo iepriekšējos periodos Koncerns spējis pilnībā pats nodrošināt savu darbību no komercieņēmumiem, ko radīja liela apjoma kravu pārvadājumi un ar tiem saistītās operācijas, savukārt 2024. gadā LDz pirmo reizi ir iekļauts vispārējā valdības sektorā un valsts budžetā tiek paredzēts finansējums dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai. Jāņem vērā, ka dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas apjoms nav iespējams samazināt proporcionāli tam, kā mainās komercpārvadājumu apjomi, jo infrastruktūra vienlaikus ir nepieciešama pasažieru pārvadāšanai, kā arī nepieciešams nodrošināt drošības prasību ievērošanu (t.sk., pārmiju, pārbrauktuvju un citu šķērsojumu drošu darbību, signalizācijas un sakaru sistēmu darbību u.c. infrastruktūras elementu drošību).

LDz jau kopš 2020. gada īsteno un arī 2024. gadā turpināja ieviest izmaksu mazināšanas pasākumus, kas ietver gan kravas staciju darba laika, gan citu biznesa procesu pārskatīšanu, cilvēkresursu un materiālrresursu bāzes pārdomātu izmantošanu un citus pasākumus. Tomēr izmaksu samazināšanas iespējas ierobežo sliežu ceļu uzturēšanas un drošības minimālās vajadzības, lai nodrošinātu valsts pasūtījuma izpildi un Latvijas un visas Eiropas Savienības transporta nozares politikas mērķu izpildi par dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, nodrošinot integrētu un ilgtspējīgu transporta sistēmu, kas veicina pieejamu un drošu pasažieru un kravu mobilitāti.

LDz vērtības ķēde

Raugoties no **vērtības ķēdes perspektīvas**, Koncerna darbībā var izdalīt vairākas vērtības ķēdes, ņemot vērā katras atsevišķās sabiedrības darbības specifiku un apjomu, tomēr visas Koncerna sabiedrības nodrošina viena saistīta procesa – dzelzceļa pārvadājumu ekosistēmas – darbību. Tādējādi kopējā Koncerna vērtības ķēdē tiek izdalītas **augšupējās darbības**, kuras galvenokārt veido (1) institūcijas un procesi, kas nosaka prasības dzelzceļa ekosistēmas darbībai (piemēram, nozares politikas jomā, valsts aizsardzības sistēmas attīstības kontekstā, pašvaldību mobilitātes vajadzību kontekstā utt.) un piegādātāji, kuri nodrošina nepieciešamos resursus Koncerna darbībai. Koncerna sabiedrību **pašu darbību** veido gan savstarpējie procesi, kas ietver infrastruktūras attīstību, tās lietošanas maksas noteikšanu, pārvadājumu veikšanu un tam nepieciešamā ritošā sastāva nodrošināšanu un ekipēšanu, gan arī darbības, kuru ietvaros Koncerna sabiedrības sniedz ārējos pakalpojumus citiem nozares dalībniekiem vai ārējiem klientiem. Savukārt **lejupējo vērtības ķēdi** galvenokārt veido šo pakalpojumu tiešie saņēmēji un gala lietotāji (piemēram, pasažieri vai kravu īpašnieki), kā arī atsevišķi procesi, kuru ietvaros tiek utilizēti Koncerna patērētie resursi.



VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA

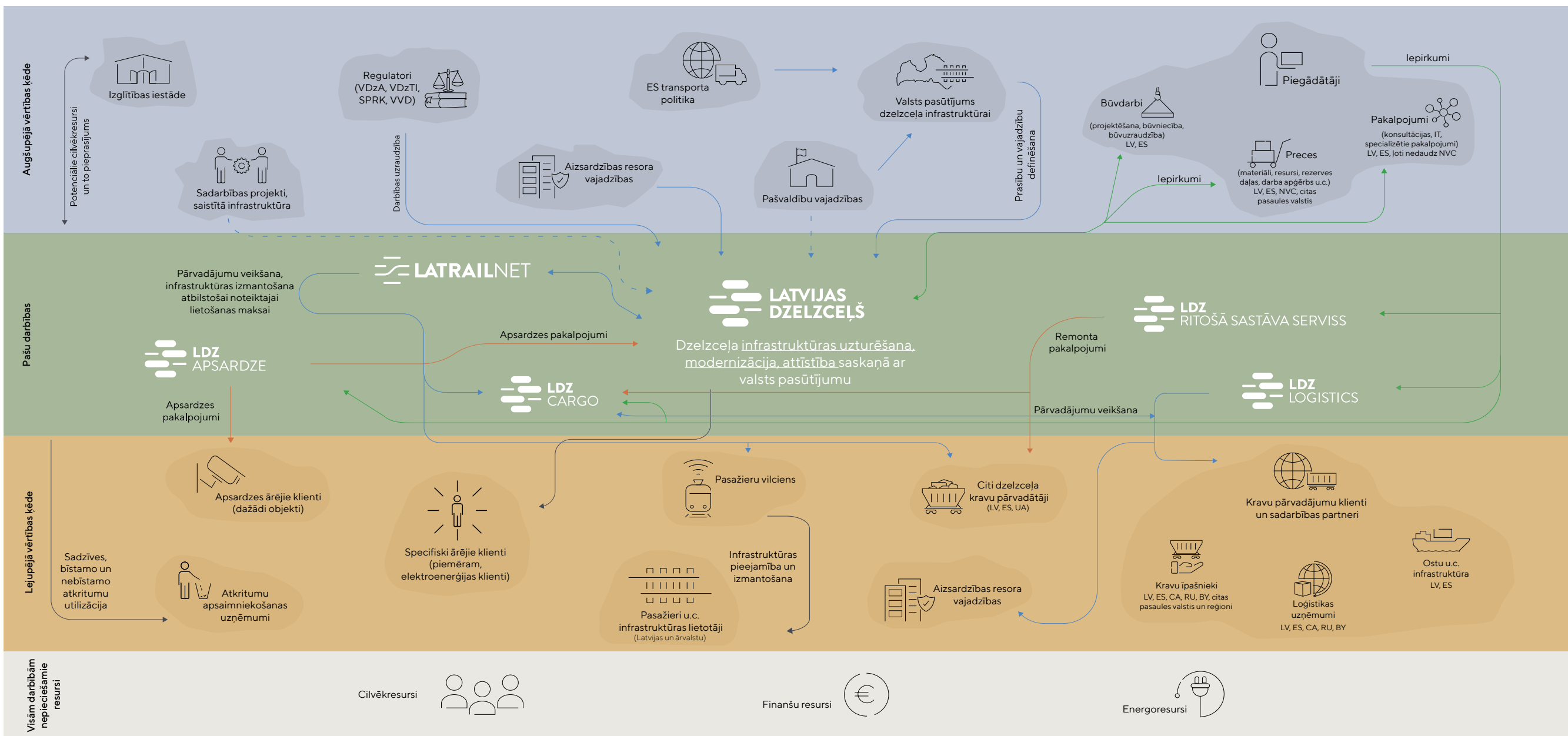
VIDE

SOCIĀLIE ASPEKTI

PĀRVALDĪBA

BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI

NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS





Par būtiskākajiem darbības virzieniem pašu darbībā uzskatāmi:

- **Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana, modernizācija un attīstība**, kuras īstenošana tiek veikta gan ar pašu resursiem, izmantojot LDz rīcībā esošo tehniku (dažādas sliežu ceļu mašīnas un iekārtas, kas ļauj uzturēt infrastruktūru atbilstošā kārtībā) un iepirktos materiālus (slīdes, gulšņus, šķembas, dažādas ar dzelzceļa sistēmas darbību saistītas iekārtas u.c.), gan arī iepērkot būvdarbus no piegādātājiem. Tostarp LDz apzinās, ka tieši būvdarbi, nevis dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija veido būtiskāko Koncerna ietekmi uz vidi, t.sk., SEG emisiju apjomiem, kā arī rada nozīmīgus cilvēktiesību riskus (satiksmes un darba drošības kontekstā). Tādējādi šīm jomām tiek pievērsta īpaša uzmanība;
- **Kravu pārvadājumu organizēšana un veikšana**, ko nodrošina meitas sabiedrības SIA “LDZ Loģistika” un SIA “LDZ CARGO”. Kravu pārvadājumu apjomi pēdējo piecu gadu laikā ir būtiski samazinājušies (sk. [75. – 76. lpp.](#)), tādējādi samazinājies arī šo sabiedrību darbības apjoms. Tāpat jāņem vērā ģeogrāfiskie apsvērumi – lielākā daļa kravu pārvadājumu apjomu līdz šim ir tikuši pārvadāti no vai caur Krieviju un Baltkrieviju, un starptautisko sankciju režīma ietekmē šo pārvadājumu apjoms ir ļoti nozīmīgi krities. Vienlaikus pārvadāšanai atļautās Krievijas un Baltkrievijas izcelsmes kravas vēl arvien ieņem būtisku proporciju kopējā pa LDz infrastruktūru pārvadāto kravu apjomā. Tāpat nozīmīga ir arī kravu nomenklatūra – lai arī fosilo resursu pārvadājumu apjoms iepriekšējos gados ir mazinājies, akmeņogļu un naftas produktu pārvadājumi vēl arvien veido ap 20% no kopējā kravu pārvadājumu apjoma. Finansiālā izteiksmē kravu pārvadājumi veido 37% no Koncerna ieņēmumiem. Vienlaikus pieaugums pēdējos gados vērojams graudu pārvadājumu jomā, kuru apjoms pēdējo piecu gadu laikā pieaudzis no 1818 tūkst. tonnām 2019. gadā līdz 4943 tūkst. tonnām 2024. gadā. Koncerns apzinās, ka fosilo resursu pārvadājumi veido daļu no šo resursu izmantošanas ekosistēmas, vienlaikus Latvija šo pārvadājumu ķēdē ir ļoti neliela daļa, tādējādi potenciālās ietekmes uz šo resursu pieejamības samazināšanu mums praktiski nav. Vienlaikus iekšējos procesos ir apzināti un tiek vadīti riski, kas saistīti ar vides un sociālo ietekmi – tostarp darba un satiksmes drošību, pārvadājumu radīto energopatēriņu u.c. jautājumiem;
- Lai nodrošinātu kravu pārvadājumiem nepieciešamo ritošo sastāvu un tā esamību darba kārtībā, Koncerna meitas sabiedrība SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” (RSS) nodrošina **gan kapitālos, gan kārtējos ritošā sastāva remontus un tā uzturēšanas darbus**. Ņemot vērā, ka kravu pārvadājumos Latvijā tiek izmantotas tikai dīzeļlokomotīves un pasažieru ritošo sastāvu patlaban patstāvīgi uztur pasažieru pārvadātāji, RSS nav specializējies elektrovilces ritošā sastāva uzturēšanā, taču saskata tādu potenciālu nākotnē. Attiecībā uz iespējamajiem vides un sociālajiem riskiem ritošā sastāva uzturēšanas procesi ir praktiski pielīdzināmi ražošanas procesiem, tādējādi liela loma ir darba drošības un dažādu ķīmisko vielu, smērvielu un bīstamo atkritumu izmantošanas potenciāli radītajam piesārņojumam, ko uzņēmums pārvalda;
- Vienlaikus RSS veic arī **degvielas tirdzniecību dzelzceļa pārvadātājiem** (arī pasažieru pārvadātājam) un to ekipēšanu (vilces līdzekļu uzpildi ar degvielu). Šim nolūkam ir ierīkoti īpaši ekipēšanas punkti. Dīzeļdegvielas tirdzniecība veido 3% no Koncerna kopējiem ieņēmumiem. Arī šajā jomā īpaša uzmanība tiek pievērsta tam, lai neradītu piesārņojumu ekipēšanas vietās un tās norises laikā;
- **Dzelzceļa infrastruktūras objektu un, kur attiecināms, pārvadājumu drošību** nodrošina SIA “LDZ apsardze”. Vienlaikus uzņēmums arī sniedz apsardzes pakalpojumus ārējā tirgū, t.sk., klientiem un objektiem, kas nav saistīti ar dzelzceļa ekosistēmu. Apsardzes darbības ir mazāk saistītas ar vides ietekmi, taču būtiski ir sociālie faktori, īpaši strādājošo un arī apkārtējās sabiedrības drošība;
- AS “LatRailNet”, kā minēts, ir Koncernā ietilpstoša neatkarīga akciju sabiedrība, kuras galvenie uzdevumi saistīti ar neatkarīgu, neitrālu **infrastruktūras lietošanas maksas aprēķinu, jaudas iedali un metodiku izstrādi**, kas nerada nepamatotas konkurences priekšrocības vai ierobežojumus tirgū, bet vienlaikus stiprina dzelzceļa nozares kopējo konkurētspēju un efektīvu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.



Raugoties nākotnē, dzelzceļa ekosistēmā **arvien pieaugoša loma būs pasažieru pārvadājumiem**, ko patlaban nenodrošina Koncerna uzņēmumi, taču VAS “Latvijas dzelzceļš” atbildība ir **veidot šiem pārvadājumiem atbilstošu un piemērotu infrastruktūru**. Tādējādi patlaban aktuāli ir vairāki investīciju projektu virzieni, kuri iespēju robežās tiek īstenoti ar Eiropas Savienības līdzfinansējumu:

- **Pasažieru infrastruktūras modernizācija** – pasažieru platformu pārbūve stacijās un pieturas punktos visā Latvijā, izbūvējot paaugstinātos peronus un aprīkojot platformas saskaņā [Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standartu](#), ko LDz izstrādājis sadarbībā ar Invalīdu un viņu draugu apvienību “Apeirons” un kurā ņemtas vērā gan vides piekļūstamības prasības, gan citas pasažieru vajadzības. Tādējādi tiks sekmēts, ka dzelzceļa pasažieru infrastruktūra kļūst arvien ērtāka un mūsdienīgāka, kļūstot par papildu ērtības faktoru pasažieru izvēlē par labu konkrētam transporta veidam;
- **Vilcienu kustības ātruma palielināšana** – lai nodrošinātu ne tikai ērtības stacijās un pieturas punktos, bet arī iespējami ātrāku nokļūšanu galamērķī. Vēsturiski izbūvētās dzelzceļa līnijas Latvijā nereti ir būvētas ar līknēm, kas neļauj attīstīt lielāku ātrumu, kā patlaban. Tādēļ viena no prioritātēm ir veikt infrastruktūras uzlabojumus, lai tas būtu iespējams. Prioritāri šādas darbības veicamas Rīga-Lugaži un Jelgava-Liepāja līnijās;
- **Dzelzceļa tīkla elektrifikācija** – Latvijā ir elektrificēti tikai 14% publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras (salīdzinājumā ar Eiropas vidējo rādītāju, kas ir virs 50%). Galvenokārt elektrificētas ir Pierīgas līnijas, taču turpmākajos attīstības plānos paredzēta arī citu līniju elektrifikācija, lai veicinātu pakāpenisku pāreju uz elektrovilci un tādējādi samazinātu dzelzceļa radītās SEG emisijas (kas arī šobrīd, pat izmantojot dīzelvilci, ir būtiski mazākas nekā autotransportā). Tas pakārtoti nozīmē arī pārvadātāju pielāgošanos elektrificētās infrastruktūras izmantošanai – galvenokārt plašāku pasažieru vilcienu parku, kas var izmantot elektrificētās līnijas vai arī bateriju vilcienu risinājumus ar uzlādi konkrētos punktos. Videi draudzīgāku degvielu izmantošana kravu pārvadājumos ir apsverama, bet tuvākajos gados ekonomiski nav iespējama (pārvadātāji strādā ar ievērojami mazākiem ieņēmumiem nekā iepriekš vai pat zaudējumiem).

Attiecīgi **visu minēto projektu īstenošana ir saistīta ar LDz būtiskākajām ilgtspējas jomām – klimata pārmaiņas** (risinājumi, kas ļauj samazināt emisiju apjomu transporta nozarē, veicinot dzelzceļa izmantošanu autotransporta vietā un pārejot uz videi draudzīgākiem vilces risinājumiem) **un rūpes par gala lietotājiem jeb arvien vairāk – pasažieriem un viņu ērtībām**.

Par nozīmīgu faktoru, kas ietekmēs Koncerna attīstību nākotnē, uzskatāma arī projekta “Rail Baltica” attīstība. Eiropas platuma sliežu ceļu infrastruktūras attīstība neietilpst LDz Koncerna darbībā, taču LDz ir vairāki nozīmīgi saskares punkti ar šo projektu. Tostarp – Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas pārbūve, kas tiek veikta “Rail Baltica” projekta ietvaros, un atsevišķi abu infrastruktūru krustpunkti.

Tāpat par būtisku uzskatāma arī militārās mobilitātes un tai piemērotas dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšana.

Savukārt **kravu pārvadājumu jomā nākotnē primāri paredzams, ka tiks nodrošināti iekšzemes un reģionālie (Baltijas valstu) kravu pārvadājumi, taču vienlaikus būtiski politikas plānošanas līmenī ir izvērtēt autokravu un dzelzceļa kravu pārvadājumu savstarpējo konkurētspēju**. Saskaņā ar [AS “LatRailNet” veiktajiem pētījumiem](#) autotransporta radītie blakusefekti (SEG emisijas, troksnis, satiksmes drošības incidenti) rada būtiski lielāku negatīvo ietekmi uz vidi uz sabiedrību nekā dzelzceļa transporta izmantošana, taču autopārvadājumi ir lētāki, jo nav jāveic maksājumi par infrastruktūras lietošanu tādā veidā, kā tas noteikts dzelzceļa infrastruktūrai. Tādējādi par vienu no prioritāriem uzdevumiem tiek uzskatīts arī darbs ar politikas veidotājiem, lai sekmētu dzelzceļa konkurētspējas paaugstināšanu, līdzīgi kā tas tiek darīts citur (piemēram, Vācijā kopš 2023. gada tiek pārkārtota autotransporta nodokļu un nodevu sistēma, lai sekmētu dzelzceļa izmantošanu autotransporta vietā, kā arī finansētu dzelzceļa infrastruktūras attīstību⁶¹).

Paredzams, ka minētās izmaiņas Koncerna darbībā pozitīvi ietekmēs Latvijas transporta nozares kopējo ietekmi uz vidi un klimata pārmaiņām, taču vienlaikus radīs nepieciešamību pārkārtot un pielāgot Koncerna darbības modeli, mainīt domāšanu (pārfokusējoties no kravu pārvadājumiem un pasažieru ērtību nodrošināšanu), kā arī attīstīt jaunas kompetences darbinieku vidū.

⁶¹<https://www.railtech.com/policy/2023/03/30/germany-breaks-with-road-finance-road-money-will-go-to-rail/>



Ieinteresēto personu intereses un viedokļi

Savā darbībā LDz Koncerns sadarbojas ar dažādām ārējām ieinteresētajām pusēm, kuras izmanto Koncerna uzņēmumu infrastruktūru vai pakalpojumus, ietekmē Koncerna darbības nosacījumus, nodrošina Koncerna darbībai būtiskus resursus (tostarp gan preces un pakalpojumus, gan finanšu resursus) un citām pusēm. Koncerna uzņēmumi šo ieinteresēto pušu viedokli apzina un ņem vērā gan ikdienā, gan specifiskos gadījumos, kad var tikt skartas kādas ārējās puses intereses.

Koncerna izpratnē ieinteresētās puses ir tās, kas spēj būtiski ietekmēt Koncerna darbību vai Koncerns gan pozitīvi, gan negatīvi var ietekmēt ar savu darbību un pakalpojumiem. Koncerna ieinteresētās puses ir sadalītas divās grupās, atbilstoši ESRS 1 22. punktā noteiktajam dalījumam*:

1. Skartās ieinteresētās personas, kuru intereses pozitīvā vai negatīvā veidā ietekmē vai varētu ietekmēt uzņēmuma tiešā vai netiešā darbība
2. Vispārējas nozīmes gada pārskata galvenie lietotāji: kredītiestādes, apdrošināšanas sabiedrības, uzņēmuma darījumu partneri, arodbiedrības, nevalstiskās organizācijas, valsts institūcijas u.tml.

Ieinteresēto pušu iesaistes forma un viedokļu integrēšana koncerna darbībās:

*Dažas ieinteresētās puses var piederēt pie abām augstāk minētajām grupām.



Ieinteresēto personu intereses un viedokļi

Ieinteresētā puse (kategorija)	Iesaistes veids	Darbības jomas, kurās viedokļi tiek ņemti vērā
 Piegādātāji un sadarbības partneri	• Aptaujas • Sanāksmes • Tiešā komunikācija (ciktāl pieļaujams iepirkumu regulējuma ietvaros)	• Skaidra un caurspīdīga iepirkumu procesa, godīgas konkurences nodrošināšanā un tiesību aktu ievērošanā • Prasību izvirzīšanā piegādātājiem un to ievērošanā (piemēram, attiecībā uz darba apstākļiem un darba drošību, satiksmes drošību, kvalitātes kontroles mehānismu izstrādāšanu u.tml.) • Iesaistē nozīmīgu transporta projektu plānošanā un realizēšanā
 Klienti	• Pakalpojumu kvalitātes aptaujas • Individuālas tikšanās • Sanāksmes ar nozaru pārstāvības organizācijām • Klientu vajadzību apzināšana	• Infrastruktūras un pakalpojumu efektivitātes un kvalitātes pilnveidošanā – infrastruktūras pieejamība, vilcienu kustības ātrums, drošība, pasažieru apziņošana, kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšana u.c. aspekti • Sadarbībā infrastruktūras attīstības plānošanā un efektivitātes uzlabošanā • Informācijas pieejamības uzlabošanā par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, iespējamiem traucējumiem tajā utt.
 Finanšu iestādes	• Individuālas tikšanās • Sadarbības projekti (piemēram, kopīga iesaiste Biznesa ilgtspējas padomes darbā) • Aptaujas	• Koncerna pārvaldībā un finanšu vadībā • Investīciju projektu plānošanā un īstenošanā (piemēram, attiecībā uz Taksonomijas aspektiem) • Ilgtspējas jautājumu kopīgā popularizēšanā
 Valsts institūcijas	• Iesaiste tiesību aktu projektu izstrādē vai izskatīšanā • Dalība darba grupās • Viedokļa sniegšana • Sanāksmes par konkrētiem jautājumiem	• Darbības atbilstībā Latvijas un ES tiesību aktu prasībām • Stratēģiskajā plānošanā, dzelzceļa nozares attīstībā un tās lomas pasažieru un kravu pārvadājumu mobilitātes nodrošināšanā • Kritiskās infrastruktūras drošībā • Datu drošībā • Ieguldījuma tautsaimniecībā sekmēšanā



Ieinteresēto personu intereses un viedokļi

Ieinteresētā puse (kategorija)	Iesaistes veids	Darbības jomas, kurās viedokļi tiek ņemti vērā
 Pašvaldības	• Aptaujas • Tikšanās • Iesaiste kopējās darba grupās vai projektos	• Sadarbībā iedzīvotāju mobilitātes veicināšanā – autostāvvietu, velonovietņu u.c. izveidē pašvaldībās, kurās atrodas dzelzceļa stacijas
 Starptautiskās institūcijas	• Iesaiste darba grupās • Dalība starptautiskajās sanāksmēs • Aptaujas • Iesaiste viedokļu izstrādē vai tiesību aktu projektu izskatīšanā	• Latvijas dzelzceļa nozares interešu pārstāvībā ES politikas veidošanā • Informācijas ieguvē un apkopošanā par galvenajām norisēm, dokumentāciju un tiesību aktu projektiem – savlaicīgai tiesisko un tehnisko izmaiņu paredzēšanai
 Nevalstiskās organizācijas	• Aptaujas • Tikšanās • Iesaiste kopprojektos • Konsultācijas par jautājumiem, kuros organizācijai ir specifiska kompetence • Risinājumu testēšana • Iesaiste darba grupās	• Pasažieru infrastruktūras pieejamībā cilvēkiem ar dažādām vajadzībām (t.sk., pārvietošanās, redzes, dzirdes u.c. ierobežojumiem) • Drošības risinājumu izveidē un drošības kampaņu rīkošanā, lai samazinātu dzelzceļa negadījumos cietušo un bojā gājušo skaitu
 Izglītības iestādes	• Kopīgu programmu izstrāde • Iesaiste mācību programmu darbā (pasniedzēju statusā) • Kopprojekti • Stipendijas	• Talantu attīstībā, darbinieku kompetenču plānošanā • Informēšanas un izglītošanas pasākumu rīkošanā ar dzelzceļu saistītos jautājumos (t.sk. satiksmes drošības jautājumos)

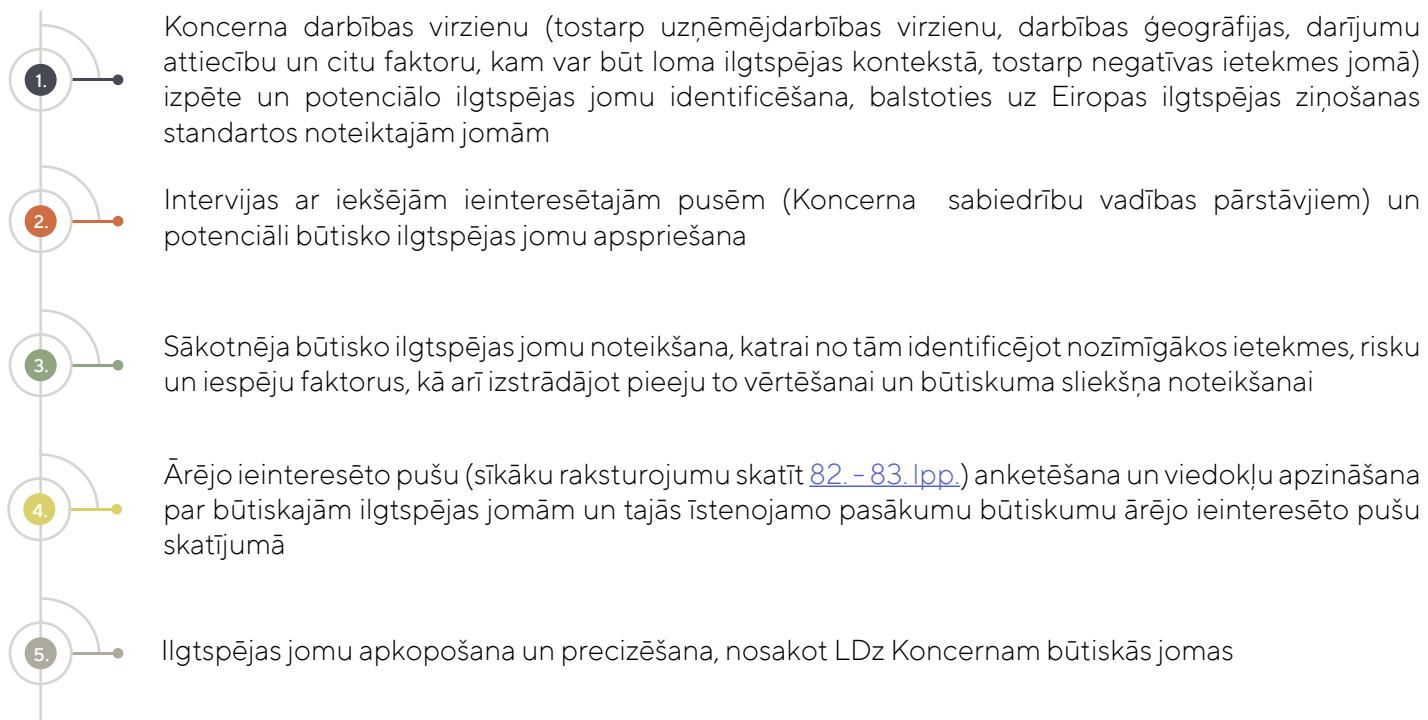
Uzsākot darbu pie Koncerna ilgtspējas ziņojuma izstrādes par 2024. gadu, tika apzināts ārējo un iekšējo ieinteresēto pušu viedoklis par Koncernam būtiskajām ilgtspējas jomām un tajās identificētajām nozīmīgākajām ietekmēm, riskiem un iespējām.



BŪTISKAS IETEKMES, RISKU UN IESPĒJU IDENTIFICĒŠANA UN TO MIJIEDARBĪBA AR STRATĒGIJU UN DARĪJUMDARBĪBAS MODELI

Koncerna būtisko ilgtspējas jomu novērtēšana ir balstīta uz dubultā būtiskuma novērtējumu, kas aptver divus pamataspektus: ietekmes būtiskumu un finansiālo būtiskumu. Ilgtspējas joma ir būtiska no ietekmes viedokļa, ja Koncerna darbība tajā īstermiņā, vidējā termiņā vai ilgtermiņā rada faktisku vai iespējamu, pozitīvu vai negatīvu ietekmi uz sabiedrību vai vidi. Savukārt finansiālais būtiskums norāda uz ilgtspējas jomām, kas var radīt būtisku pozitīvu (iespējas) vai negatīvu (riski) finansiālo ietekmi uz Koncerna darbību.

Lai identificētu Koncernam būtiskās ilgtspējas jomas un izvērtētu tās atbilstoši dubultā būtiskuma principam, tika īstenoti šādi soļi:



Ietekmes, riski un iespējas tika vērtētas Koncerna līmenī un tā vērtības ķēdē (augšupejošajā un lejupejošajā), kā arī tika identificēts to iespējamais iestāšanās laika periods un izpausmes apmērs iestāšanās gadījumā.

Ietekmes, risku un iespēju (IRO) vērtēšanas process tika veikts, pielāgojot jau esošo “Latvijas dzelzceļš” Koncerna riska vadības kārtības vērtēšanas procesu un vērtēšanas skalas IRO novērtēšanai, līdz ar to ar ilgtspēju saistītie riski nav mazāk vai vairāk prioritāri par citiem jau esošajiem risku veidiem, bet tiek vērtēti tāpat kā jebkādi citi stratēģiskie, operacionālie un cita veida riski, piemērojot tiem Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu detalizāciju. IRO integrāciju turpmāko priekšlikumu izstrādē ilgtspējas pārvaldībā Koncernā un par priekšlikumu izstrādi konkrētiem mērķiem būtiskajās ilgtspējas jomās nodrošina atbildīgās komitejas vai darba grupas.

Ietekmes, risku un iespēju būtiskums tika novērtēts, ņemot vērā šādus parametrus un tos novērtējot skalā no 1 (pilnībā nebūtiski) līdz 5 (ļoti būtiski):

- Mērogs – Cik nopietna ir negatīvā ietekme vai cik labvēlīga ir pozitīvā ietekme uz sabiedrību vai vidi?
- Tvērums – Cik plaša ir negatīvā vai pozitīvā ietekme? Ietekmes uz vidi gadījumā tvērums ir videi nodarītā kaitējuma apmērs vai ģeogrāfiskais tvērums. Ietekmes uz cilvēkiem gadījumā – nelabvēlīgi ietekmēto cilvēku skaits
- Neatgriezeniskums – Vai un cik lielā mērā negatīvo ietekmi var labot, t.i., atjaunot vides vai skarto cilvēku agrāko stāvokli? (Attiecināms tikai uz negatīvu ietekmi)
- Iestāšanās varbūtība (attiecināms tikai uz potenciālu pozitīvu vai negatīvu ietekmi, kā arī uz visiem riskiem un iespējām)
- Iespējamais finansiālais ietekmes apmērs – Cik ļoti tiek ietekmēta finansējuma pieejamība, pakalpojumu apjoms u.c. aspekti.



Katrs IRO faktors tika novērtēts pēc iepriekš minētajiem parametriem, nosakot šādu pieeju faktora vērtības noteikšanai un attiecīgus būtiskuma sliekšņus (t.i., sliekšņus, kurus sasniedzot vai pārsniedzot konkrēts IRO faktors uzskatāms par būtisku):

- Pozitīvas esošas ietekmes vērtība ir mēroga un tvēruma vidējais rādītājs. Būtiskuma sliekšnis – 3
- Pozitīvas potenciālas ietekmes vērtība ir mēroga un tvēruma vidējais rādītājs, kas reizināts ar varbūtības rādītāju. Būtiskuma sliekšnis – 9
- Negatīvas esošas ietekmes vērtība ir augstākais no noteiktajiem mēroga, tvēruma vai neatgriezeniskuma rādītājiem. Būtiskuma sliekšnis – 3
- Negatīvas potenciālas ietekmes vērtība ir augstākais no noteiktajiem mēroga, tvēruma vai neatgriezeniskuma rādītājiem, kas reizināts ar varbūtības rādītāju. Turklāt mēroga / tvēruma / neatgriezeniskuma rādītājiem aprēķinā tiek piešķirts 60% svars, bet varbūtībai – 40%, ņemot vērā, ka negatīvas ietekmes gadījumā tās iestāšanās sekas saskaņā ar ESRS standartu prasībām ir nozīmīgāk vērtējamas nekā faktiskā iestāšanās varbūtība. Būtiskuma sliekšnis – 2,2
- Riskam un iespējai – varbūtības un ietekmes rādītāju reizinājums. Būtiskuma sliekšnis – 9

Balstoties uz IRO faktoru būtiskumu, identificētas ESRS standartu jomas un apakšjomas, kuras šiem faktoriem atbilst un tādējādi uzskatāmas par būtiskām.

Koncerna ieinteresēto pušu aptaujā, balstoties uz jau veikto sākotnējo IRO novērtējumu, tika iekļautas astoņas ilgtspējas jomas un 92 aktivitātes, ko tās var ietvert. Respondentiem tika lūgts novērtēt visas aktivitātes atbilstoši savam priekšstatam par ilgtspējīgu dzelzceļa attīstību, kā arī sniegta iespēja papildināt sarakstu ar aktivitātēm, kas vēl viņu ieskatā būtu vēlamas.

Aptaujā, kas bija pieejama latviešu un angļu valodā, kopumā piedalījās 41 respondents, kas pārstāvēja gan valsts, pašvaldību un arī starptautiskās institūcijas, gan arī LDz Koncerna sadarbības partnerus, klientus un piegādātājus. Kopumā visas 92 aptaujā iekļautās jomas ieinteresēto pušu skatījumā ir pietiekami būtiskas, tomēr atsevišķi respondenti kā mazāk būtisku vērtējuši, piemēram, klimata risku izvērtēšanu Koncerna darbībā, fosilo resursu pārvaldījumu samazināšanu, dažādības veicināšanu darba vietā u.c. aspektus.

Līdzās aptaujā piedāvāto ilgtspējas aktivitāšu vērtējumam respondenti piedāvājuši arī savus ieteikumus, uz ko LDz Koncernam vajadzētu fokusēties (piemēram, aktīvāku iesaisti un sadarbību ar citām iesaistītajām pusēm pasažieru pārvaldījumu sekmēšanā, tostarp mobilitātes risinājumu attīstībā).

Atbilstoši ESRS kategorijās definētajiem tematiskajiem (vides, sociālajiem un pārvaldības) standartiem **Koncerns pēc dubultā būtiskuma novērtējuma veikšanas par būtiskiem Koncerna darbībai identificējis:**

Vides standarti	Sociālie standarti	Pārvaldības standarti
ESRS E1: Klimata pārmaiņas	ESRS S1: Pašu personāls	ESRS G1: Darījumdarbība
ESRS E2: Piesārņojums	ESRS S2: Vērtības ķēdes darbinieki	
ESRS E3: Ūdens un jūras resursi	ESRS S3: Skartās kopienas	
ESRS E4: Biodaudzveidība un ekosistēmas	ESRS S4: Patērētāji un tiešie lietotāji	
ESRS E5: Resursu izmantojums un aprites ekonomika		

..... "Latvijas dzelzceļš" Koncernam būtiskie tematiskie ilgtspējas standarti



Papildus ESRS noteiktajām jomām Koncerns ir veicis minēto jomu prioritizāciju, definējot stratēģiski būtiskākās jomas un jomas, kurās nepieciešams pārvaldīt ietekmes un riskus, bet netiek likts būtisks uzsvars uz iespēju apgūšanu.

Par stratēģiski būtiskajām jomām Koncerns ir izvirzījis divas no iepriekšminētajām jomām:

- **Klimata pārmaiņas** – dzelzceļa infrastruktūras izmantošana ir viens no veidiem, kā kopumā mazināt gan pasažieru, gan kravu transporta radīto izmešu apjomu un sekmēt valstij saistošā emisiju apjoma samazināšanas mērķu sasniegšanu. Vienlaikus dzelzceļa infrastruktūra un ar to saistītie pakalpojumi ir pakļauti klimata riskiem, līdz ar to nepieciešams savlaicīgi domāt par noturības risinājumiem;
- **Patērētāji un gala lietotāji** – dzelzceļa pakalpojumu gala lietotājs ir pasažieris vai kravas īpašnieks, kuram nepieciešams savlaicīgi un iespējami efektīvi nokļūt vai nogādāt precī galapunktā. Tādējādi, lai arī šie cilvēki vai uzņēmumi ne vienmēr ir Koncerna tiešie klienti, viņu vajadzības ir Koncernam ļoti nozīmīgas. Īpaši tas attiecināms uz pasažieriem un tiem piemērotu infrastruktūru, kas līdz šim nav tikusi pietiekamā mērā attīstīta.

Papildu divas jomas, bez kurām nav iespējams izvirzīt un sasniegt mērķus stratēģiski būtiskajās jomās, ir:

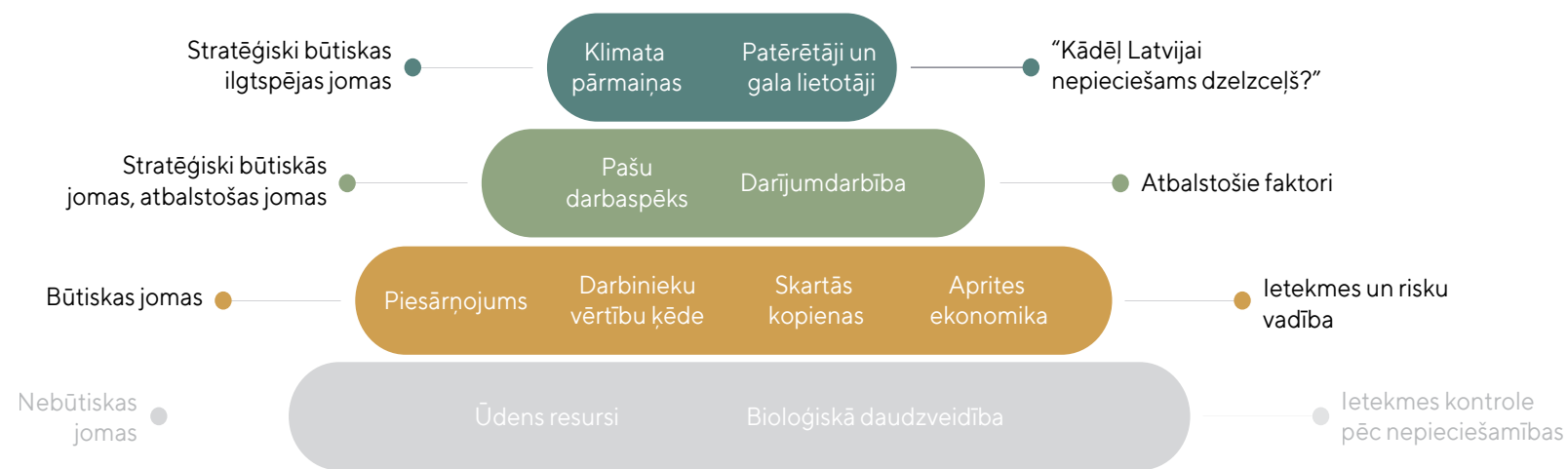
- **Pašu personāls** – sociāli aizsargāti, kompetenti un ar atbilstošu darba vidi nodrošināti darbinieki, no kuriem ir atkarīga Koncerna attīstība un spēja pārkārtoties atbilstoši jaunajiem izaicinājumiem;
- **Darījumdarbība** – esošajai situācijai un nākotnes attīstības izaicinājumiem atbilstoša, caurspīdīga un taisnīga iekšējā kultūra un attiecības ar sadarbības partneriem, kuri ir ieinteresēti kopīgu mērķu sasniegšanā.

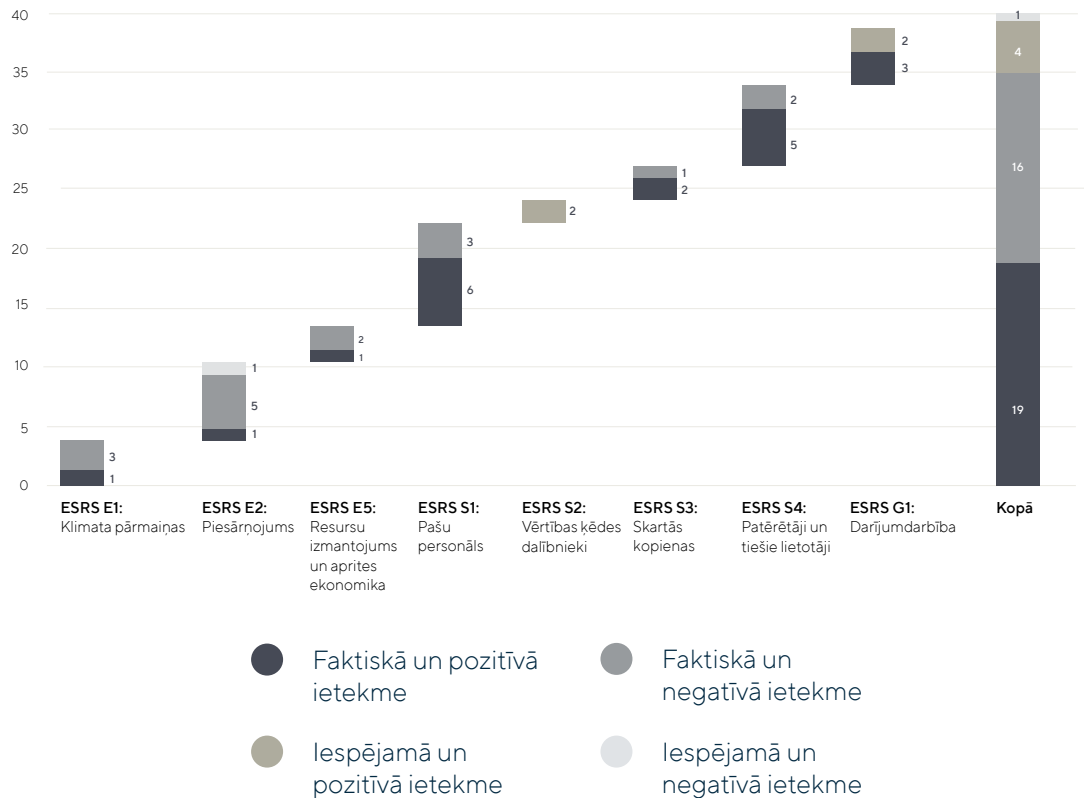
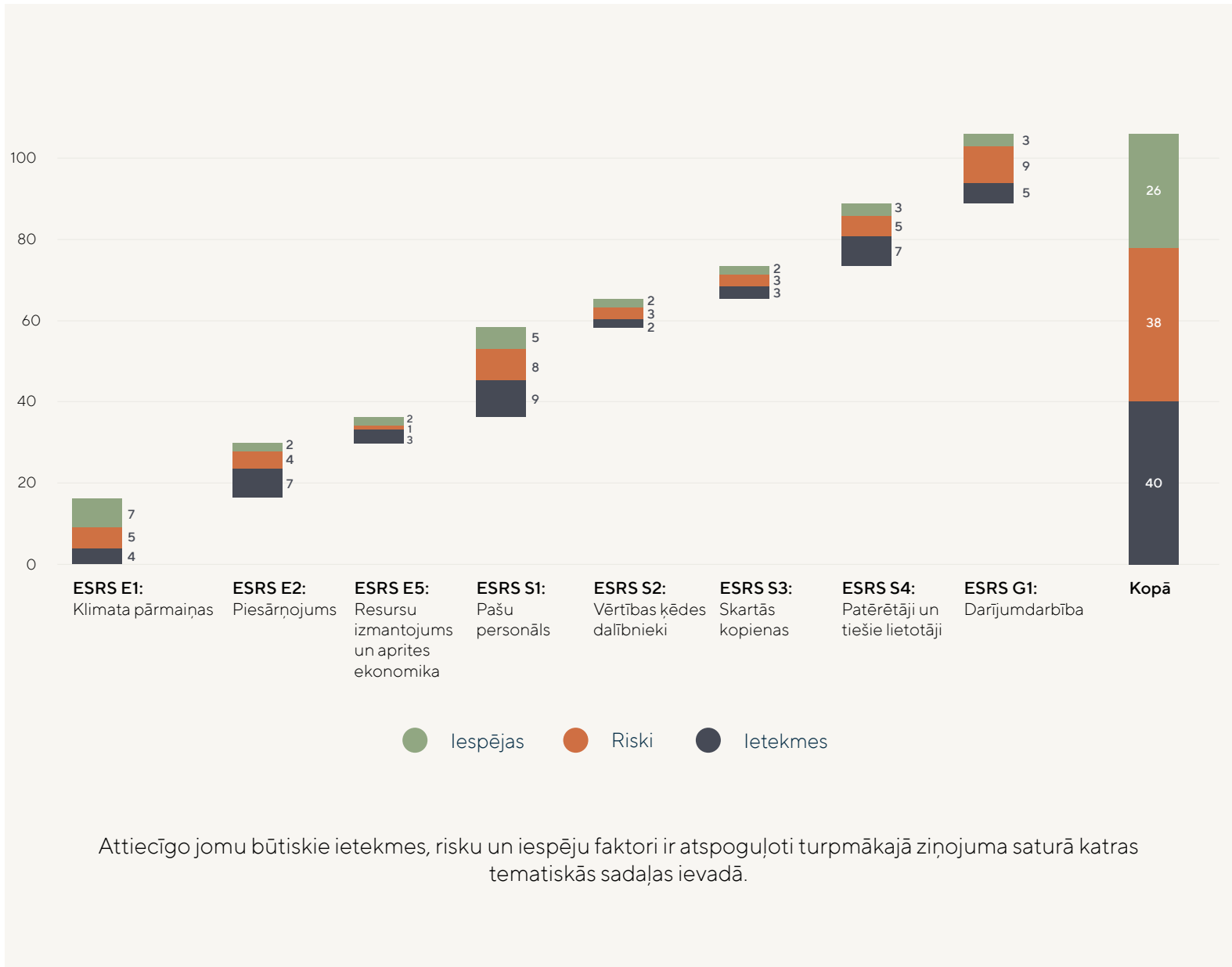
Attiecībā uz pārējām četrām jomām – Darbinieki vērtību ķēdē, Skartās kopienas, Piesārņojums un Aprites ekonomika – Koncerns saskata savu atbildību un nepieciešamību efektīvi pārvaldīt savu ietekmi un riskus, taču neizvirza šīs jomas kā stratēģiski prioritāras attīstībai.

Astoņiem iepriekšminētajiem tematiskajiem standartiem ir veikts novērtējums, kopumā identificējot 40 ietekmes izpausmes (17 negatīvas un 23 pozitīvas, kas sīkāk sakārtotas faktiskajās un iespējamajās ietekmēs), 38 riskus un 26 attīstības iespējas.

ESRS E3: Ūdens un jūras resursi un ESRS E4: Biodaudzveidība un ekosistēmas arī tika izvērtēti, tāpat kā citās jomās izvērtējot Koncerna uzņēmumu darbību, izmantotos aktīvus un uzņēmējdarbības virzienus, analizējot to iespējamo sasaisti ar ūdens resursu patēriņu un bioloģisko daudzveidību un identificējot potenciālus IRO faktoros gan pašu darbībā, gan vērtības ķēdē, taču šajos tematiskajos standartos iekļautās jomas un apakšjomas atbilstoši Koncerna izstrādātajai metodikai nerasniedza būtiskuma sliekšni un tika novērtētas kā nebūtiskas, tādēļ arī šajās jomās identificētās ietekmes, riski un iespējas netiek atspoguļotas zemāk redzamajos attēlos. Konsultācijas ar ieinteresētajām pusēm attiecībā uz šīm jomām netika veiktas. Attiecībā uz bioloģisko daudzveidību jānorāda, ka LDz darbība nav saistīta ar ietekmi uz ekosistēmām vai ekosistēmu pakalpojumu izmantošanu, tādējādi šādi faktori Koncerna darbībā nav aktuāli.

Novērtējumā ir ņemti vērā ārējo ieinteresēto pušu aptaujas par Koncernam būtiskajām ilgtspējas jomām rezultāti, atsevišķām būtiskajām jomām aptaujas rezultātā korigējot ietekmes, risku vai iespēju vērtējuma svaru.







Atbilstoši tematiskajiem standartiem ziņojumā atspoguļotā informācija

Tematiskais ESRS	Temats	Apakštemats	Lappuses nr.
E1	Klimata pārmaiņas	Pielāgošanās klimata pārmaiņām	91.-94., 106.
		Klimata pārmaiņu mazināšana	94.-95., 103.-105.
		Enerģētika	101.-102.
E2	Piesārņojums	Gaisa piesārņojums	126.-128.
		Ūdens un augsnes piesārņojums	126.-128.
		Vielas, kas rada bažas	129.
E5	Resursu izmantojums un aprites ekonomika	Ienākošie resursi, tai skaitā resursu izmantojums	133.-134.
		Atkritumi	134.-137.
S1	Pašu personāls	Darba nosacījumi	150.-155., 157.
		Vienlīdzīga attieksme un iespējas visiem	153.-156., 157.
		Citas ar darbu saistītas tiesības	158.
S2	Darbinieki vērtības ķēdē	Darba nosacījumi	162.
		Vienlīdzīga attieksme un iespējas visiem	161.
S3	Skartās kopienas	Kopienų ekonomiskās, sociālās un kultūras tiesības	163.-169.
S4	Patērētāji un gala lietotāji	Ar informāciju saistīta ietekme uz patērētājiem un/vai tiešajiem lietotājiem	174.-175., 181.
		Patērētāju un/vai tiešo lietotāju personiskā drošība	176., 184.-186.
		Patērētāju un/vai tiešo lietotāju sociālā iekļaušana	177., 182.-184.
G1	Darījumdarbība	Korporatīvā kultūra	192.
		Trauksmes cēlēju aizsardzība	192.
		Politiskā iesaiste un lobēšanas darbības	197.
		Attiecību ar piegādātājiem pārvaldība, tajā skaitā saistībā ar maksājumu veikšanas praksi	194.-195.
		Korupcija un kukuļošana	196.

02

VIDE





KLIMATA PĀRMAIŅAS

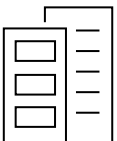
Ar klimatu saistītā ietekme, riski un iespējas

“Latvijas dzelzceļš” Koncerna darbība ir galvenokārt saistīta ar transporta un tā palīgdarbību veikšanu, tostarp atbilstošas infrastruktūras nodrošināšanu. Darbība šajā nozarē ir saistīta ar ievērojamu energoresursu patēriņu un līdz ar to siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju radīšanu. Vienlaikus pēdējo gadu pieredze liecina, ka dzelzceļa infrastruktūra, pārvadājumi un saistītās darbības ir pakļautas pieaugošiem klimata riskiem. Tostarp LDz darbību ietekmē gan fiziskie riski (akūti un hroniski laikapstākļu izmaiņu un ekstrēmu notikumu radīti riski), gan pārejas riski, kas galvenokārt saistīti ar transporta nozarei un tās infrastruktūrai izvirzītajiem mērķiem emisiju samazināšanai. Tādējādi ar klimata pārmaiņām saistītie riski Koncernā ir saistīti ar ārējo klimata risku ietekmi, kā arī ar Koncerna spēju nodrošināt stabilu, paredzamu energoresursu plūsmu un pieaugošu energoefektivitāti Koncerna darbības jomās un objektos. Pēc dubultā būtiskuma novērtējuma veikšanas tematiskā standarta “ESRS E1: Klimata pārmaiņas” izpratnē par būtiskiem ir atzīti šādi ietekmes, risku un iespēju faktori:

Apakšjoma	Ietekme	Riski	Iespējas
Pielāgošanās klimata pārmaiņām		Ekstrēmu laikapstākļu (fizisko risku) nodarīti bojājumi dzelzceļa infrastruktūrai	Klimata pielāgošanās aspektu izvērtēšana un integrācija infrastruktūras un attīstības projektos
			Potenciāla dzelzceļa infrastruktūras lietošana plašākā apjomā, tādējādi sabiedrībai pārkārtoties atbilstoši klimata pārmaiņu procesiem
	Koncerna tiešās un netiešās SEG emisijas	Izmaiņas ārējos tiesību aktos un/vai politikas plānošanas dokumentos, kas nosaka jaunas prasības dzelzceļam klimata pārmaiņu kontekstā (pārejas risks)	Pastiprināts fokuss uz modernizācijas un attīstības projektiem, kas sekmē energoefektivitāti, elektrifikāciju utt.
	Nepietiekama dzelzceļa infrastruktūras elektrifikācija	Ierobežotas finansiālas un tehniskas iespējas ieviest uz emisiju samazināšanu vērstus risinājumus	Alternatīvu, mazāk CO ₂ ietilpīgu produktu izmantošana (piem., būvniecībā, pasažieru infrastruktūras izveidē)
Energētika	Nodrošināta iespēja sabiedrībai izmantot klimatam draudzīgāku pārvietošanās veidu ar zemāku SEG emisiju apjomu nekā vairumam citu transporta veidu		
	Ievērojams energopatēriņš ikdienas darbības nodrošināšanai, t.sk., fosilo resursu patēriņš	Atkarība no fosilajiem resursiem un potenciāli ierobežota to pieejamība nākotnē	Energoresursu diversificēšana, pāreja uz atjaunīgiem resursiem (pašražošanu vai “zaļās enerģijas” iegādi)
		Nepietiekama esošo objektu energoefektivitāte	Pakāpeniska, mērķtiecīga energoefektivitātes pasākumu un siltumavotu maiņas īstenošana
			Energotēriņa paradumu izpēti un iespējamo uzlabojumu identificēšana esošo resursu ietvaros



Detalizēti pievēršoties fizisko un pārejas risku identificēšanai Koncerna darbībā, 2024. gada pavasarī norisinājās pieci darbsemināri, kuros tika vērtēti klimata riski šādos LDz darbības virzienos:

	dzelzceļa infrastruktūra	• Sliežu ceļi • Elektrotehniskā infrastruktūra • Dzelzceļa šķērsojumi • Pasažieru infrastruktūra
	dzelzceļa pārvadājumi	• Degvielas tirdzniecība • Ritošais sastāvs • Kustības vadība • Klientu piesaiste un risinājumi • Informācijas tehnoloģiju risinājumi
	nekustamais īpašums	• Ēku uzturēšana un atjaunošana • Telpu noma • Siltumapgāde • Nodalījuma joslas kopšana

Tika apzināti klimata risku cēloņi un to iespējamās ietekmes uz LDz darbības virzieniem, atbilstoši klimata risku vērtēšanai pieejai, kas salāgota ar vispārējo “Latvijas dzelzceļš” Koncerna risku vadības kārtību. Klimata riski identificēti, balstoties uz VSIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” izstrādātajām un 2023. gadā aktualizētajām klimatisko pārmaiņu prognozēm Latvijā, kas savukārt balstītas uz Starptautisko klimata pārmaiņu padomes (IPCC) veiktajiem pētījumiem un modelētajiem klimata scenārijiem. LVĢMC analīze balstīta trīs klimata pārmaiņu scenārijos – SSP1-2.6, SSP2-4.5 un SSP3-7.0, – kuru prognozes ņemtas vērā LDz veiktajā klimata risku analīzē. Tostarp LDz risku analīzē ņemtas vērā gan Latvijai kopējās klimatisko pārmaiņu prognozes, gan prognozētie draudi konkrētās atrašanās vietās (piemēram, plūdu riska iespējamība nozīmīgākajos dzelzceļa mezglos Latvijā), kā arī LDz rīcībā faktiskie esošie aktīvi, to stāvoklis, energoresursu patēriņa apjoms, izmantošanas specifika u.c. faktori. Kur pieejams, risku identificēšanā un vērtēšanā ņemta vērā informācija par iepriekšējos periodos pieredzētajiem

bojājumiem un zaudējumiem – piemēram, vētras izraisītiem zaudējumiem, par kuriem secīgi saņemta apdrošināšanas atlīdzība.

Lielākoties klimata risku aptvertie aktīvi ir paredzēti ilgtermiņa lietošanas periodam (vismaz vairākas desmitgades) – tas attiecas gan uz dzelzceļa infrastruktūru un tās elementiem, gan nekustamo īpašumu. Īsāka termiņa ietekme ir attiecībā uz pārvadājumiem un remontdarbu veikšanu, ko var ietekmēt akūtu risku iestāšanās.

Lai gan klimata risku aspekti tiek apsvērti, plānojot investīcijas, tie patlaban nav iestrādāti kapitālieguldījumu plānošanā kā patstāvīga un nozīmīga investīciju plānošanas un atlases kategorija. Tādējādi kapitālieguldījumi, kas būtu saistīti tieši ar klimata risku mazināšanu un pielāgošanos tiem, nav atsevišķi identificējami.

Attiecībā uz identificētajiem pārejas riskiem (energoefektivitātes prasības un prasības transporta un rūpniecisko procesu emisiju mazināšanai) to identificēšanā ņemtas vērā paredzamās politiskās / normatīvo aktu un sadarbības partneru prasību izmaiņas, kas saistītas ar Parīzes nolīguma saistību izpildi – emisiju apjoma ierobežošanu tādā apjomā, lai nodrošinātu, ka vidējā temperatūra pasaulē nepieaug vairāk kā par 1,5°C.

Klimata riski vērtības ķēdē patlaban nav atsevišķi vērtēti un paredzams, ka tiks vērtēti nākamajos periodos. Netieši lejupējo vērtības ķēdi ietekmē riski, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un pārvadājumu veikšanu, jo tie ietekmē infrastruktūras pieejamību un arī ārpus Koncerna esošu pārvadātāju darbību un to klientu mobilitātes iespējas.

Visi minētie klimata riski novērtēti atbilstoši zemāk pievienotajai skalai, kur riska vērtējumu nosaka, sareizinot riska iestāšanās varbūtību ar augstāko no trīs pārējo parametru – pakļautības riskam, ievainojamības vai finansiālo zaudējumu – vērtējumiem. Tika vērtēti tādi klimata riski kā, piemēram, stipras vai ilgstošas lietusgāzes, plūdi, ekstremāla snigšana, ilgstošs vai ekstremāls karstums, invazīvo augu sugu izplatīšanās, pašizdegšanās, kūlas un meža ugunsgrēki, vētras, sals u.c. klimata riski. Katra riska iespējamā izpausme un ietekme vērtēta visos iepriekš minētajos LDz darbības virzienos.



Klimata risku vērtēšanas metodika

	Varbūtība	Pakļautība riskam	Ievainojamība	Zaudējumi
5	Gandrīz droši, ka risks iestāsies. Klimata pārmaiņu pazīmes / konkrētie laikapstākļi ir novērojumi katru gadu. Prognozēts, ka klimata pārmaiņu ietekmē notiks biežāk	Iestāšanās gadījumā konkrētie laikapstākļi var vienlaikus ietekmēt vairākas uzņēmuma darbības jomas un / vai radīt kompleksus postījumus vairākās uzņēmuma darbības vietās	Uzņēmuma darbība var pat pilnībā tikt apturēta	> 150 000 EUR
4	Vairāk nekā iespējams, ka risks iestāsies. Klimata pārmaiņu pazīmes / konkrētie laikapstākļi ir novērojami vismaz reizi 2 gdos. Prognozēts, ka klimata pārmaiņu ietekme notiks biežāk	Iestāšanās gadījumā konkrētie laikapstākļi var vienlaikus ietekmēt vairākas uzņēmuma darbības jomas un / vai radīt kompleksus postījumus uzņēmuma darbības vietā	Uzņēmuma spēja nodrošināt darbību kopumā var tikt būtiski traucēta. Vilcienu kustība galvenajos ceļos pārtraukta mazāk nekā 6 stundas	50 000 – 150 000 EUR
3	Pastāv iespējamība, ka risks varētu iestāties. Klimata pārmaiņu pazīmes / konkrētie laikapstākļi ir novērojumi vai prognozējami vidēji reizi 3-5 gados	Konkrētie laikapstākļi var skart vienu vai vairākas uzņēmuma darbības jomas, radīt postījumus atsevišķām iekārtām un / vai būvēm	Uzņēmuma darbība var tikt būtiski traucēta lokāli. Vilcienu kustība attiecīgajā dzelzceļa posmā pārtraukta mazāk nekā 6 stundas	10 000 – 49 999 EUR
2	Maza iespējamība, ka risks varētu iestāties. Klimata pārmaiņu pazīmes / konkrētie laikapstākļi ir novērojumi vai prognozējami vidēji reizi 5-10 gados	Risks var skart vienu uzņēmuma aktīvu (piemēram, iekārtu, būvi)	Uzņēmuma darbība var tikt īslaicīgi traucēta un lokāli traucēta	5 000 – 9 999 EUR
1	Maz ticams. Klimata pārmaiņu pazīmes / konkrētie laikapstākļi ir novērojami retāk nekā 10 gados vai prognozēts, ka tie varētu iestāties vairāk nekā pēc 10 gadiem	Riska iestāšanās gadījumā uzņēmums kopumā, tā darbības vietas vai konkrēti aktīvi nevar būt pakļauti tā ietekmei	Riska iestāšanās nevar ietekmēt uzņēmuma darbību	līdz 5 000 EUR

Lai novērtētu klimata riskus, to iestāšanās varbūtībā tika iekļauts nosacījums par klimata pārmaiņu pazīmju / laikapstākļu iestāšanās laika nogriežņiem, kur vērtējums “1” nozīmē, ka tie ir novērojami retāk nekā reizi 10 gados vai ka tie iestāsies pēc vairāk nekā 10 gadiem, savukārt vērtējums “5” nozīmē, ka konkrētās klimata pārmaiņu pazīmes / laikapstākļi ir novērojami katru gadu, un klimata pārmaiņu ietekmē tie notiks biežāk.

E1–9 sadaļā ([106.lpp.](#)) ir aprakstīts, kā tiek ņemts vērā finansiālais iespaids, ko rada būtiskie fiziskie un pārkārtošanās riski.

Saskaņā ar veikto novērtējumu par būtiskiem uzskatāmi tie klimata riski, kuri novērtēti kā “kritiski” (20–25) vai “augsti” (13–19). Pēc sākotnējā riska novērtējuma par augstiem un kritiskiem riskiem tika atzīti 14, no tiem 12 ir fiziskie riski un divi – pārejas riski:



Riska kategorija	Riska apakškategorija	Risks (klimata akūtā vai hroniskā parādība vai pārejas risks)		Apakšrisks (kura darbība / sistēma / iekārta ietekmēta)
Drošības riski	Fiziskie riski	Sals, aukstuma vilnis -25 un aukstāks		Sliedes lūzums
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Apledojums		Kontakttīkla apledojums, elektrovilcienu kustības traucējumi
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Apledojums	Darbinieks var gūt traumu paslīdot, ietekmētas visas darbības, kurās nepieciešams cilvēka darbs ārā	
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Ekstremāla snigšana, sniegputenis	Darbinieks var gūt dzīvībai bīstamu traumu sadursmē ar vilcienu; ietekmētas visas darbības, kurās nepieciešams cilvēka darbs ārā sliežu ceļa tuvumā	
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Stipras vai ilgstošas lietusgāzes		Zemes klātnes bojājumi: izskalojumi, nogruvumi
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Vētra, virpuļviesulis		Elektrolīniju, kontakttīklu bojājumi
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Vētra, virpuļviesulis		Traumas darba vidē
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Plūdi, vējuzplūdi, pali, sniega kušana, ledus iešana, ledus sastrēgumi		Inženiertehnisko būvju, sliežu ceļa uzbēruma, zemes klātnes bojājumi
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Karstums, karstuma vilnis +30 un karstāks		Sliežu izsviedumi karstumā ietekmē (izmetums)
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Karstums, karstuma vilnis +28 un karstāks	Darbinieku veselības stāvokļa strauja pasliktināšanās var ietekmēt visas darbības, kurās nepieciešams cilvēka darbs	
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Pašaizdegšanās, kūlas ugunsgrēki, meža ugunsgrēki		Dzelzceļa infrastruktūras bojājumi, vilcienu kustības traucējums
Operatīvās darbības riski	Fiziskie riski	Vētra, virpuļviesulis	Darbinieka traumas vētras ietekmē. Manervu darbi, vagonu remonta darbi, vilcienu sastāva tehniskā un komercapskate	
Stratēģiskie riski	Pārejas riski	Prasības SEG emisiju apjoma samazināšanai		Nespēja nodrošināt SEG emisiju samazināšanu atbilstoši prasībām dzelzceļa transporta jomā
Stratēģiskie riski	Pārejas riski	Prasības SEG emisiju apjoma samazināšanai		Nespēja nodrošināt SEG emisiju samazināšanu atbilstoši prasībām nekustamo īpašumu apsaimniekošanas jomā (siltumapgāde, energoefektivitāte)



Ar pielāgošanos klimata pārmaiņām saistītās iespējas un ietekme

Vienlaikus kā **būtiskas iespējas** klimata pārmaiņu jomā identificēta nepieciešamība sekmēt plašāku dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, lai nodrošinātu kopējo transporta nozares emisiju samazināšanu (jo dzelzceļa transports vidēji rada mazāk emisiju nekā autotransports – piemēram, saskaņā ar Vācijas Federālās vides aģentūras aprēķiniem dzelzceļa pārvadājumu emisijas uz vienu pasažieri ir 3–5 reizes zemākas nekā privātajam autotransportam un 1,6 līdz 3 reizes zemākas nekā vietēja mēroga autobusu pārvadājumiem; līdzīga situācija ir arī citās valstīs, īpatsvaram nedaudz atšķiroties atkarībā no nobrauktajiem attālumiem un dzelzceļa elektrifikācijas apjoma). Tāpat ar būtiskām iespējām saistāma arī klimata risku savlaicīga iekļaušana infrastruktūras attīstības projektos, lai nodrošinātu jaunbūvēto vai modernizēto objektu noturību pret šiem riskiem – īpaši fiziskajiem riskiem. Tāpat iespēja saistāma ar pastiprinātas uzmanības veltīšanu energoefektivitātes uzlabošanai un infrastruktūras elektrifikācijai, ritošā sastāva modernizācijai un elektrifikācijai, kā arī mazāk CO₂ ietilpīgu produktu izmantošanai būvniecībā un infrastruktūras nodrošināšanā un pakāpeniskai pārejai uz plašāku ne fosilās izcelsmes kravu pārvadāšanu.

Minētie pasākumi saistās arī ar nozīmīgākajiem Koncerna **ietekmes faktoriem**. Koncerna sabiedrību negatīvā ietekme uz klimata pārmaiņām ir saistīta ar lielu energoresursu patēriņu apjomu, kurā joprojām samērā būtiska loma ir fosilās izcelsmes resursiem – galvenokārt dīzeļdegvielai un dabasgāzei. Tādējādi Koncerna darbības rezultātā rodas ievērojams SEG emisiju apjoms. Kaut arī tas ir mazāks nekā autotransportā, Latvijas dzelzceļa tīkls kopumā ir nepietiekami elektrificēts (elektrificēti ir ap 14% kopējā sliežu ceļu ekspluatācijas garuma), tādējādi salīdzinoši būtiska loma tajā vēl arvien ir ar dīzeļdegvielu darbināmām lokomotīvēm.

Vienlaikus par pozitīvu ietekmi uzskatāma dzelzceļa loma plašākā sabiedrības mobilitātē, sekmējot īpaši pasažieru pārvietošanos pa dzelzceļu, nevis izvēloties augstāku emisiju transporta veidus. Lai nodrošinātu pieaugošu sabiedrības izvēli par labu dzelzceļam, nepieciešams veikt tālākus ieguldījumus infrastruktūrā, uzlabojot tās kvalitāti (tostarp ērtības pasažieriem) un sekmējot elektrifikāciju. Šādu pasākumu īstenošana saistīta ar klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumiem, kas aplūkoti turpmāk.

Pārkārtošanās plāns un mērķrādītāji

2023. gadā, gatavojoties Korporatīvās ilgtspējas ziņu sniegšanas direktīvas un ar to saistīto Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu (ESRS) prasību ieviešanai, LDz uzsāka darbu pie SEG emisiju aprēķināšanas atbilstoši SEG emisiju protokola metodikai.

2024. gadā tika uzsākti “Latvijas dzelzceļš” Koncerna SEG emisiju aprēķini 1. un 2.tvērumā radītajām emisijām, aprēķina rezultātus LDz un Koncernam var skatīt ziņojuma E1–6 sadaļā ([103. – 104. lpp.](#)).

VAS “Latvijas dzelzceļš” 3. tvēruma emisiju aprēķina veikšana tika uzsākta 2024. gadā, bet līdz šī ziņojuma publiskošanai vēl nav pabeigta. 3. tvēruma emisiju aprēķinā plānots iekļaut septiņas no 15 SEG emisiju protokola metodikas kategorijām.

Nacionālā līmenī SEG emisiju samazinājuma mērķus 2030. gadam nosaka [Latvijas nacionālais enerģētikas un klimata plāns](#) (turpmāk – NEKP). NEKP noteiktais SEG emisiju samazinājums 2030. gadā pret 2005. gadu transporta sektorā ir –21,2%, savukārt atjaunīgo energoresursu (turpmāk – AER) lietojums enerģētikas nozarē 2030. gadā elektronerģijas galapatēriņā paredzēts 100%, siltumapgādē un aukstumapgādē – 68,2%, tādējādi līdz 2030. gadam samazinot enerģētikas nozares SEG emisijas par 34,7%.

2024. gada 10. decembrī tika apstiprināts ziņojums par VAS “Latvijas dzelzceļš” siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju 1. un 2. tvēruma bāzes līnijas noteikšanu un samazinājuma mērķvirzieniem līdz 2030. gadam. Ziņojumā modelēti scenāriji iespējamiem LDz SEG emisiju samazināšanas mērķvirzieniem 2030. gadam, kas nosakāmi atbilstoši nacionālajām NEKP iekļautajām rekomendācijām un mērķa rādītājiem, tai skaitā, bet ne tikai siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumam. Ārējās ieinteresētās puses mērķrādītāju noteikšanā nav iesaistītas. Par emisiju samazinājuma bāzes gadu VAS “Latvijas dzelzceļš” noteikts 2022. gads – attiecīgajā gadā uzņēmuma resursu pārvaldības sistēmā SAP notika pāreja uz vienotu energoresursu uzskaiti, tādējādi dati ir salīdzināmi gadu griezumā. Energoresursu izmantošanas pieeja un vajadzības šajā laika periodā nav būtiski mainījušās.

Analizējot SEG emisiju samazināšanas iespējamus pasākumus un specifisku mērķrādītāju izvirzīšanu katram SEG emisiju avotam, tika ņemti vērā gan galvenie LDz plānotie attīstības scenāriji jaunās Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2025. – 2029. gadam ietvaros, gan ietekmes uz vidi mazināšanas faktori, kā arī projektu atmaksāšanās un ekonomiskais izdevīgums. Izvirzītos mērķus skatīt zemāk pievienotajā tabulā:



SEG emisiju avots		SEG emisijas 2022 (bāzes gads), tCO ₂ e	SEG emisijas 2023, tCO ₂ e	SEG emisijas 2024, tCO ₂ e	Mērķrādītāji 2030 (saskaņā ar NEKP)	SEG emisiju samazināšanas darbības virzieni
1. tvērums	Kurināmā patēriņš siltumapgādei	1 820,68	1 890,67	1 698,46	-34,7% 1 189,10 tCO ₂ e	AER izmantošana pašražotajā siltumapgādē
	Degvielas patēriņš autotransporta vajadzībām	4 978,16	5 120,21	5 098,34	-21,2% 3 922,79 tCO ₂ e	Autoparka elektrificēšana
	Aukstumapgāde (aukstumaģentu noplūdes)	48,69	32,78	78,31	-34,7% 31,79 tCO ₂ e	Tādu aukstumaģentu izmantošana, kuru ietekme uz vidi (globālās sasilšanas koeficients) ir mazāka
2. tvērums	Elektroenerģija	16 002	16 253	16 776	-34,7% 10 449,31 tCO ₂ e	“Zaļās” elektroenerģijas iegāde Saules enerģijas risinājumu ieviešana (saules paneļi) LED apgaismojuma uzstādīšana
	Centralizētā siltumapgāde	3 952	4 014	3 954	-34,7% 2 580,66 tCO ₂ e	Nekustamo īpašumu energoefektivitātes paaugstināšana

Uzņēmuma izvirzītie klimata mērķi ir saskaņā ar Parīzes nolīgumā noteikto mērķi, kas paredz ierobežot globālās sasilšanas pieaugumu līdz 1,5°C.

Lai nodrošinātu mērķa sasniegšanu, izvirzīti šādi darbības virzieni:

- Izvērtēt iespējas iegādāties “zaļo” elektroenerģiju ar atbilstošiem elektroenerģijas izcelsmes apliecinājumiem;
- Izvērtēt iespējas turpināt uzsākto darbu saules enerģijas risinājumu ieviešanā iespējami lielāka pašpatēriņa apjoma nosegšanai (2023. un 2024. gadā izbūvēti divi saules paneļu objekti Daugavpilī un Rēzeknē, kuru kopējais saražotās enerģijas apjoms 2024. gadā ir 59 211,1 kWh);
- Sekmēt pāreju no pašražotā siltuma nodrošināšanas ar apkures katliem, kas darbināmi ar fosilās izcelsmes resursiem (piemēram, dabasgāzi, sašķidrināto naftas gāzi vai dīzeļdegvielu), uz apkures katliem, kuru darbībā tiek izmantoti atjaunīgie resursi (galvenokārt biomasā – kokskaidu granulas vai šķelda);
- Izvērtēt iespēju elektrificēt uzņēmuma autoparku, kā arī mazās mehanizācijas vienības, kas tiek izmantotas sliežu ceļu nodaļējuma joslas uzturēšanā (dažādi instrumenti, kas lielākoties patlaban darbināmi ar dīzeļdegvielu);
- Uzlabot LDz nekustamā īpašuma objektu energoefektivitāti un izmantot energoefektīvas elektrotehniskās iekārtas (īpaši apgaismojumu).



E1-3 sadaļā ([99. lpp.](#)) sīkāk aprakstīts par 2024. gadā veiktajiem vides aizsardzības un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem, kā arī par tiem novirzīto finansējumu. Citiem pasākumiem investīcijas un finansējums tiks plānots nākamajos pārskata periodos atbilstoši finansiālajām iespējām un pieejamajam publiskajam līdzfinansējumam. Jānorāda, ka atsevišķas uz emisiju samazināšanu vērstās aktivitātes (atjaunīgo energoresursu izmantošana siltumapgādē, saules paneļu izbūve, autoparka elektrificēšana un ēku energoefektivitātes uzlabošana) ir piederīgas ES Taksonomijas regulas klimata pārmaiņu mazināšanas mērķa darbībām. Plānojot konkrētas investīcijas, saskaņā ar “Latvijas dzelzceļš” Koncerna Investīciju plānošanas un izpildes kontroles noteikumiem tiek izvērtēta to atbilstība Taksonomijai (sīkāk skatīt [108. – 117. lpp.](#)).

LDz Vides un energopārvaldības programmas 2022.–2028. gadam ietvaros ir izvirzīti pasākumi energopatēriņa mazināšanai, bet 2024. gadā turpinājās darbs pie programmas pārskatīšanas, kurā paredzēts noteikt jaunas bāzes līnijas un īpatnējos rādītājus elektroenerģijas, siltumenerģijas un dīzeļdegvielas patēriņa jomās. Nākamajā aprēķinu gadā plānots uzlabot emisiju aprēķinu detalizācijas pakāpi, kā arī definēt mērķus Koncernā radīto emisiju samazināšanai.

Jāuzsver, ka emisiju mazināšanas iespējas Koncernā ierobežo divi būtiski infrastruktūru un pārvaldījumiem saistīti faktori: pārvaldījumu emisijas (1.tvēruma emisijas) nav iespējams ātri un būtiski mazināt, ņemot vērā salīdzinoši nelielo dzelzceļa elektrifikācijas apjomu. Savukārt 3.tvēruma emisijas, kas rodas dzelzceļa infrastruktūras būvniecības un atjaunošanas darbu veikšanas rezultātā, ir saistītas ar būtisku tērauda sliežu un betona izstrādājumu izmantošanu, kurus patlaban nav iespējams nomainīt pret citām alternatīvām. Tāpēc lielākais uzsvars īsā un vidēja termiņa emisiju samazināšanā būs uz tādām darbībām, kas neskar šīs divas sadaļas, piemēram, energoresursu patēriņa samazināšana un energoefektivitātes uzlabošana.

Savukārt, VAS “Latvijas dzelzceļš” pārskatā par vides un energopārvaldības sistēmas vadību un Vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam izpildi 2024. gadā tika konkrēti sekojoši programmas izpildījuma indikatori, kas saistīti ar energoefektivitātes uzlabošanu. Indikatorus skatīt nākamajā lappusē.

Ar ilgtspēju saistīta snieguma iekļaušana stimulēšanas shēmās

Iepriekšminēto pasākumu veikšana ir iestrādāta ikgadējos par vides un/vai energosistēmu pārvaldību atbildīgo darbinieku mērķos, tādējādi nodrošinot sasaisti starp kopējiem Koncerna sabiedrību uzstādījumiem un individuālām stimulēšanas shēmām. Tāpat ar vidi un energopārvaldību saistīti mērķi ir izvirzīti arī Koncerna sabiedrību valdēm. Piemēram, VAS “Latvijas dzelzceļš” valdei sabiedrības padome 2024. gadam izvirzīja sasniedzamo mērķi noteikt SEG emisiju 1. un 2.tvēruma samazinājuma mērķi līdz 2030. gadam, bet SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” valdei – nodrošināt energoefektivitātes pasākumu plāna realizāciju.



Nr.p.k.	Vides aspekts, Programmas galvenie uzdevumi	Mērķis	Indikators	Mērījuma veikšana	2023. gads	2024. gads
1.	Energoresursu patēriņš: paaugstināt ēku energoefektivitāti	Samazināt vidējo īpatnējo siltumenerģijas patēriņu no 2021. gada zem 150 kWh/m ² gadā ⁶²	Vidējais siltumenerģijas patēriņš kWh uz m ² gadā	Nosaka veicot energoauditu vai aprēķinu ceļā, kWh/m ² gadā	118,78 kWh/m ² (2022./2023. gada apkures sezonā) 117,76 kWh/m ² (2023./2024. gada apkures sezonā) Izpildes indikators – vidējais siltumenerģijas patēriņš samazinājies	Uz ilgtspējas ziņojuma publicēšanas brīdi nav pieejami dati par šī indikatora izpildi – apkures sezona noslēdzas 2025. gada 30. aprīlī
2.	Degvielas patēriņš autotransporta vajadzībām	1. Kopējā elektroenerģijas patēriņa samazinājums 2. Elektroenerģijas zudumu samazinājums 3. Kontrolēt elektroenerģijas patēriņu uz pārmiju apsildi 4. Kontrolēt elektroenerģijas patēriņu ārējam apgaismojumam 5. Kontrolēt elektroenerģijas patēriņu SCB un sakaru iekārtu darbībai	1. Kopējais elektroenerģijas patēriņš (MWh/gadā) 2. Elektroenerģijas zudumi elektroapgādes iekārtās (MWh/gadā) 3. Elektroenerģijas patēriņš pārmiju apsildei (MWh/gadā) 4. Elektroenerģijas patēriņš ārējam apgaismojumam (MWh/gadā) 5. Elektroenerģijas patēriņš SCB un sakaru iekārtu darbībai (MWh/gadā)	1. Nosaka kopējo elektroenerģijas patēriņu (MWh/gadā) 2. Aprēķina zudumus (MWh/ gadā) 3. Nosaka elektroenerģijas patēriņu pārmiju apsildei (MWh/gadā) 4. Nosaka elektroenerģijas patēriņu ārējam apgaismojumam (MWh/gadā) 5. Nosaka elektroenerģijas patēriņu SCB un sakaru iekārtu darbībai (MWh/gadā)	1. 30 432,3 MWh/gadā 2. 3 324,2 MWh/gadā 3. 1 698,7 MWh/gadā 4. 2 603,0 MWh/gadā 5. 11 441,8 MWh/gadā Izpildes indikators – 1., 4. un 5. rādītājam elektroenerģijas patēriņš samazinājies; elektroenerģijas zudumi samazinājušies (2. rādītājs); pieaudzis elektroenerģijas patēriņš pārmiju apsildei (3. rādītājs)	1. 28 957,8 MWh/gadā 2. 3 423,9 MWh/gadā 3. 1 224,4 MWh/gadā 4. 2 478,2 MWh/gadā 5. 9 059,3 MWh/gadā Izpildes indikators – 1., 3., 4. un 5. rādītājam elektroenerģijas patēriņš samazinājies; pieaudzis elektroenerģijas zudumu rādītājs (2. rādītājs)
3.	Energoresursu patēriņš: efektīvs dīzeļdegvielas patēriņš	1. Samazināt kopējo dīzeļdegvielas patēriņu 2. Samazināt dīzeļdegvielas patēriņu pēc izlietojuma mērķa (tehnoloģiskajām un transporta vajadzībām)	1. Dīzeļdegvielas kopējais patēriņš (tūkst.litri/gadā) 2. Dīzeļdegvielas patēriņš tehnoloģiskajām un transporta vajadzībām (tūkst.litri/gadā)	1. Nosaka kopējo dīzeļdegvielas patēriņu (tūkst.litri/gadā) 2. Nosaka dīzeļdegvielas patēriņu tehnoloģiskajām un transporta vajadzībām (tūkst.litri/gadā)	1. 1 792,9 tūkst. litri/gadā 2. 1161,6 tūkst. litri/gadā – tehnoloģiskajām vajadzībām 631,3 tūkst. litri/gadā – transporta vajadzībām Izpildes indikators – dīzeļdegvielas patēriņš pieaudzis (gan kopējais, gan tehnoloģiskajām un transporta vajadzībām)	1. 1 787,8 tūkst. l./gadā 2. Tehnoloģiskajām vajadzībām – 1109,6 tūkst. l./gadā Transporta vajadzībām – 678,2 tūkst. l./gadā Izpildes indikators – dīzeļdegvielas kopējais patēriņš un patēriņš tehnoloģiskajām vajadzībām ir samazinājies, savukārt, transporta vajadzībām – pieaudzis

⁶² Atbilstoši VAS "Latvijas dzelzceļš" Nekustamā īpašuma attīstības un apsaimniekošanas programmā laika posmā līdz 2030. gadam noteiktajam.



Ar klimata pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos klimata pārmaiņām saistītās rīcībpolitikas

“Latvijas dzelzceļš” Koncernā ir ieviesta un 2021. gadā apstiprināta [Vides un energo pārvaldības politika](#). Tās virsmērķis ir noteikt Koncerna vides un energopārvaldības principus un uzdevumus, ievērojot normatīvo aktu prasības un Koncerna sabiedrību komercdarbības jomām noteiktos valsts vides politikas mērķus un uzdevumus, lai mazinātu Koncerna darbības negatīvo ietekmi uz vidi, veicinātu resursu efektīvu izmantošanu, paaugstinātu energoefektivitāti, sniegtu cilvēkiem un videi drošus pakalpojumus, kā arī lai nodrošinātu ilgtspējīgu, konkurētspējīgu un energoefektīvu Koncerna attīstību. Tāpat ir spēkā ar politikas īstenošanu saistītās kārtības:

- Kārtība, kādā identificē vides aspektus “Latvijas dzelzceļš” Koncernā;
- Kārtība, kādā sagatavo vides aizsardzības pasākumu gada plānus un pārskatus par to izpildi “Latvijas dzelzceļš” Koncernā;
- Kārtība, kādā sagatavo energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu gada plānus un pārskatus par to izpildi “Latvijas dzelzceļš” Koncernā.

Koncerna vides un energopārvaldības politika kalpo par pamatu sabiedrību vides un/vai energopārvaldības programmu veidošanā. Uz tās balstīta vides un/vai energopārvaldības programma ir Koncerna sabiedrību vidēja termiņa dokuments (rīcības plāns), kas nosaka konkrētās sabiedrības vides un/vai energopārvaldības mērķus un uzdevumus, to īstenošanas laika grafiku un atbildīgos, definējot arī mērķus un uzdevumus, kas saistīti ar energoefektivitātes uzlabošanu, ilgtspējīgu dabas un enerģētisko resursu izmantošanu, negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanu u.c. aspektiem.

Vides un/vai energopārvaldības sistēmas Koncerna sabiedrībās atbilstoši to darbības specifikai ieviestas saskaņā ar ISO 50 001 (energo pārvaldība) un ISO 14 001 (vides pārvaldība) standartiem. Koncerna sabiedrībām ir šādi ISO sertifikāti vides un/vai energopārvaldības jomā, kas tostarp skar energoresursu patēriņa un tā samazinājuma jautājumus:

- VAS “Latvijas dzelzceļš” – ISO 50 001 un ISO 14 001 un uz to pamata izstrādātā Vides un energopārvaldības programma 2022. – 2028. gadam;
- SIA “LDZ CARGO” – ISO 50 0001 un uz tās pamata izstrādātā Vides aizsardzības programma 2022.–2028. gadam;

- SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” – ISO 50 0001 un ISO 14 001 un uz to pamata izstrādātā Vides un energopārvaldības programma 2021. – 2028. gadam;
- SIA “LDZ apsardze” – ISO 14 001. Vides pārvaldības sistēma kopā ar kvalitātes vadības sistēmu (ISO 9001) iekļauta sabiedrības kopējā Integrētās vadības sistēmas politikā, kuras ietvaros tiek izvirzīti vides pārvaldības mērķi un veicamie uzdevumi to izpildei;
- SIA “LDZ Loģistika” un AS “LatRailNet” – minētie sertifikāti šo Koncerna sabiedrību darbībai nav raksturīgi un nepieciešami.

2024. gadā tika uzsākta LDz Vides un energopārvaldības programmas 2022.–2028. gadam pārskatīšana. Šajā dokumentā līdz šim bijuši aplūkoti energopārvaldības jautājumi, tostarp energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu plāns, taču nav bijis tiešas sasaistes ar klimata pārmaiņām. Paredzams, ka aktualizētā versija tiks apstiprināta LDz valdē 2025. gada pirmajā pusgadā. Secīgi tiks rosinātas izmaiņas arī to Koncerna sabiedrību programmās, kuras ir būtiski energoresursu patērētāji un tādējādi rada ietekmi uz klimatu. LDz programmas īstenošanu uzrauga un koordinē Attīstības direkcija, bet valdes līmenī par šo jomu līdz ar pārējām vides ietekmes jomām saskaņā ar valdes reglamentu atbild valdes priekšsēdētājs.

Attiecībā uz ieinteresēto pušu iesaisti galvenokārt klimata pārmaiņu kontekstā tiek ņemtas vērā finanšu sektora prasības un ekspektācijas, bet citas ārējās puses līdz šim nav izrādījušas būtisku ieinteresētību LDz radīto emisiju apjomos un to mazināšanas pasākumos.

Rīcībpolitiku ieviešanā patlaban LDz nav iesaistījis ārējās ieinteresētās puses, lai gan atsevišķās jomās emisiju mazināšana un arī noturības risinājumu ieviešana ar laiku prasīs, tai skaitā, piemēram, piegādātāju iesaisti. Pašlaik LDz saskaņošanas procesā ir pārstrādāts sadarbības partneru ētikas kodekss, kas nosaka sadarbības partnerim, kura sadarbības apjoms ar kādu Koncerna uzņēmumu kalendārajā gadā ir vismaz 300 000 tūkst. EUR, par saistošu aizpildīt sadarbības partneru ilgtspējas riska novērtējuma anketu. Piegādātājam, uzsākot sadarbību, būs jāievēro šī prasība, tostarp jābūt gatavam arī sniegt informāciju par tā radītajām SEG emisijām sadarbības ietvaros ar LDz Koncerna uzņēmumiem. Tādējādi LDz, pirmkārt, rosinās sadarbības partnerus apzināties šo jautājumu nozīmi un ar laiku arī būt gataviem sniegt nepieciešamos datus.



Darbības un resursi, kas saistīti ar klimata pārmaiņu rīcībpolitikām

VAS “Latvijas dzelzceļš” energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu plāna ietvaros tika īstenoti 33 pasākumi nozīmīgākajās energopatēriņa jomās (elektroenerģijas, siltumenerģijas, degvielas patēriņš). Tika veikta noteiktu iekārtu nomaiņa un/vai ieviešana, jaunu tehnoloģiju ieviešana, transporta maiņa, ēku energoefektivitātes uzlabošana, tostarp logu un durvju maiņa, sienu siltināšana u.c., apgaismojuma nomaiņa un citi pasākumi.

SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu plānā galvenā ražošanas korpusa jumta daļas siltināšana, kā arī tika īstenots vārtu remonts Sliežu ceļu mašīnu remonta centra remontu cehā. Plānotais enerģijas ietaupījums no īstenotajiem pasākumiem ir 38.8 MWh/gadā.

SIA “LDZ CARGO” energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu plānā 2024. gadam bija paredzēti divi pasākumi, kas izvirzīti nozīmīgākajās energopatēriņa jomās (elektroenerģijas, siltumenerģijas, degvielas patēriņš). Paredzēts veikt 2M62UM sērijas lokomotīves sertificēšanu darbam Igaunijas dzelzceļa infrastruktūras tīklā – šīs lokomotīves modernizētas un tādējādi kļuvis energoefektīvākas un ekonomiskākas, patērējot mazāk degvielas darbu veikšanai un līdz ar to radot mazāk SEG emisiju nekā vecāku modeļu lokomotīves. Otrs pasākums ir ČME3 sērijas lokomotīvu aprīkošana ar dīzeļdzinēja motorstundu uzskaites devējiem, tādējādi nodrošinot motorstundu precīzu uzskaiti, nošķirot brīvgaitas laiku un laiku, kad lokomotīve veic darba pienākumus un ir ceļā. Tā rezultātā lokomotīvei retāk jāveic periodiskā tehniskā apskate remonta uzņēmumā (RSS), kas samazina degvielas patēriņu (jo arī ceļā uz un atpakaļ no remonta uzņēmuma, kā arī remonta laikā veidojas zināms degvielas patēriņš. 2024. gadā abi no šiem izvirzītajiem energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem tika īstenoti un sasniegtais enerģijas ietaupījums ir 807.9 MWh/gadā.

Ilgadēji saskaņā ar Koncerna vides un energopārvaldības politikas saistošo Kārtību, kādā sagatavo vides aizsardzības pasākumu gada plānus un pārskatus par to izpildi “Latvijas dzelzceļš” Koncernā, tiek plānoti arī vides aizsardzības pasākumi. To pamatā ir būtisko vides aspektu mazināšanas pasākumi un iepriekšējā gada vides aizsardzības konstatējumu uzlabošanas un/vai novēršanas pasākumi.

VAS “Latvijas dzelzceļš” 2024. gada vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 37 pasākumus, kā, piemēram, vides kvalitātes monitoringu (grunts un gruntsūdens, notekūdeņu un lietus ūdeņu testēšanu, izmešu mērījumu veikšanu, piesārņoto vietu izpēti), bīstamo atkritumu apsaimniekošanu, kā arī pasākumus, kas vērsti uz uzņēmuma ietekmes uz klimatu mazināšanu, piemēram, atvēlot līdzekļus uzņēmuma SEG emisiju aprēķinu veikšanai, sertificētās vides un energopārvaldības sistēmas audita veikšanai u.c. darbībām.

Vides aizsardzības un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi tiek finansēti no Koncerna uzņēmumu pašu līdzekļiem, tie ir iekļauti finanšu pārskatu saimnieciskās darbības izdevumu un kapitālieguldījumu pozīcijās. Nākamo periodu izdevumi tiek plānoti katra gada budžeta veidošanas laikā atkarībā no pieejamajiem resursiem.

Iespēju robežās ar klimata pārmaiņām saistītie riski tiek ņemti vērā, arī plānojot jaunus infrastruktūras projektus, piemēram, dzelzceļa līnijas posma Zaslauks-Bolderāja elektrifikācijas projekta pieteikumā, kur plānots atjaunot un modernizēt elektrificēto infrastruktūru līnijās, kuras jau ir elektrificētas, kā arī veikt elektrifikāciju posmā uz Bolderāju, veicot novērtējumu, vai projekts atbilst ES Taksonomijas tehniskās pārbaudes kritērijiem un sekmē klimata pārmaiņu mazināšanu, kā arī nenodara būtisku kaitējumu klimata pārmaiņu mazināšanas mērķim, tika analizēti arī iespējamie klimata riski (vētras un applūšanas radītā ietekme).

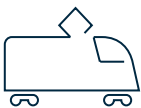


Papildus minētajiem regulārajiem pasākumiem 2024. gada septembrī VAS “Latvijas dzelzceļš” tika izveidotas sešas darba grupas, kas vērstas uz procesu un funkciju optimizāciju, ar mērķi nodrošināt maksimāli efektīvu sabiedrības darbību. Darba grupu mērķis ir izstrādāt risinājumus, kas ļautu samazināt sabiedrības izmaksas, kas ir kritiski svarīgi pašreizējos nozares ekonomiskajos apstākļos, taču vienlaikus šie pasākumi var radīt arī pozitīvu ietekmi uz klimatu. Piemēram, viena no grupām strādā pie alternatīvo energoresursu jeb saules paneļu un parku izmantošanas izvērtējuma, kā arī meklē risinājumus, lai turpmāk LDz būtu sagatavotāks rīcībai vētru un citu ārkārtēju laikapstākļu laikā un pēc tiem.

Papildus LDz strādā pie aktivitātēm politikas iniciatīvu virzīšanā par transporta pārcelšanu no autoceļiem uz dzelzceļu, kas tādējādi sekmētu SEG emisiju samazināšanu transporta nozarē kopumā. 2024. gadā turpinājis pieaugt dzelzceļa pasažieru skaits, savukārt dzelzceļa kravu apjomi turpina samazināties.

Lai gan nozare patlaban necer uz strauju tranzīta pārvadājumu atjaunošanos, potenciāls ir sekmēt arī vietējo kravu – tostarp graudu, kokmateriālu, šķeldas u.c. liela mēroga kravu pārvadājumu – pārneši no autotransporta uz dzelzceļu.

Koncerns apzinās vērtības ķēdes jeb, konkrētāk, piegādātāju ietekmi uz radītajām SEG emisijām, tāpēc 2024. gadā tika uzsākts darbs pie piegādātāju emisiju apzināšanas. Tomēr patlaban primāri emisiju mazināšanas jomā Koncerns koncentrējās uz pašu radīto emisiju mazināšanas darbībām 1. un 2. tvērumā.



pārvadāto pasažieru skaits

19,4 miljoni
2024.gads



13,5% jeb 2,3 milj.
pasažieru vairāk nekā 2023. gadā



kravas (tonnās)

11,47 miljoni
2024.gads



73,3% jeb 4,17 milj.
tonnu mazāk nekā 2023. gadā



Enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra

Kopējais enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra, MWh*

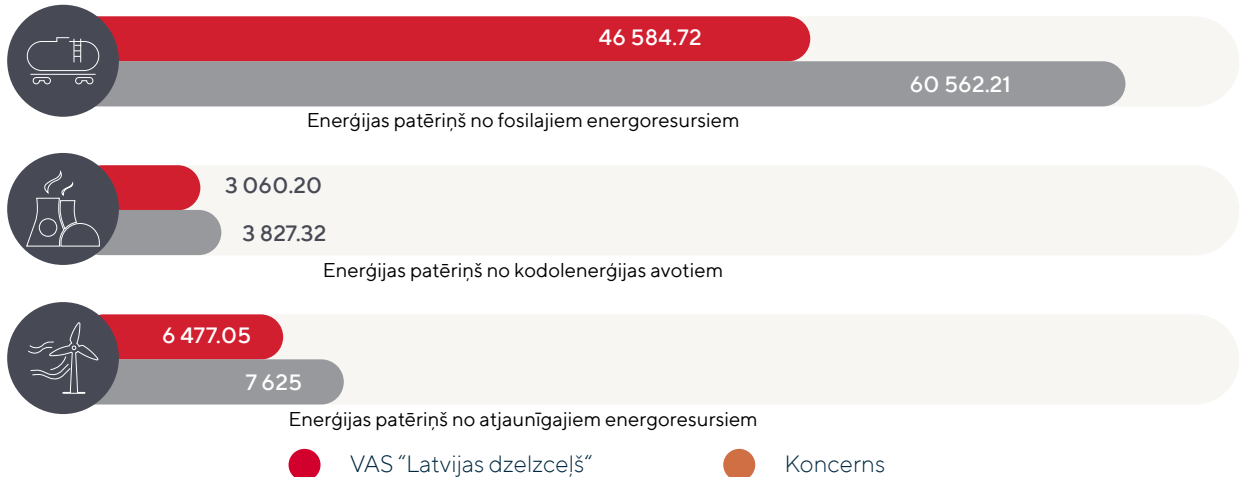
2024. gads***	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncerns
Kopējais enerģijas patēriņš no fosilajiem energoresursiem**	46 584.72	60 562.21
Fosilo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	83%	84%
Kopējais enerģijas patēriņš no kodolenerģijas avotiem**	3 060.20	3 827.32
Patēriņa no kodolenerģijas avotiem īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	5%	5%
Kopējais enerģijas patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem šādā dalījumā**:	6 477.05	7 625
kurināmā patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem	2 557	2723
iepirktās vai iegūtās atjaunīgo energoresursu elektroenerģijas, siltumenerģijas, tvaika un aukstuma patēriņš	3 860.50	4 828.24
pašu saražotās atjaunīgās enerģijas patēriņš, kas nav kurināmais	59.21	73.27
Atjaunīgo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	12%	11%
Kopējais enerģijas patēriņš, MWh	56 121.96	72 014.44

* Saskaņā ar datiem, kas iegūti no Koncerna resursu pārvaldības sistēmā SAP reģistrēto informāciju; dati netiek verificēti, taču tiek iegūti energopārvaldības sistēmas ietvaros, kas ir sertificēta atbilstoši ISO 50001 standartam un atbilstoši tam tiek pārsertificēta reizi trīs gados, starplaikos veicot neatkarīgu uzraudzības auditu

** Aprēķinā izmantoti 2023. gada dati par piegādātās neapliecinātās elektroenerģijas izcelsmi, ņemot vērā, ka dati par 2024. gadu šī ziņojuma sagatavošanas laikā vēl nav pieejami⁶³

*** Kopējā enerģijas patēriņa tabulā ir iekļauti elektroenerģijas un siltumenerģijas patēriņa dati, savukārt nav iekļauti dati par degvielas patēriņu transporta vajadzībām. Tāpat koncernā netiek uzskaitīts aukstuma un tvaika enerģijas patēriņš, jo šāda veida enerģijas izmantošana nav raksturīga koncerna darbības specifikai.

⁶³ <https://latvenergo.lv/lv/par-mums/tirdznieciba>



Koncerna sabiedrības darbojas transporta nozarē, kas būtiski ietekmē klimatu. Nozares ar lielu ietekmi uz klimatu ir tās, kas norādītas NACE A–H un L sadaļās (saskaņā ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2022/1288). Atbilstoši NACE 2. red. saimniecisko darbību klasifikācijai Koncerna sabiedrību darbība atbilst šādām NACE sadaļām un kodiem:

- VAS "Latvijas dzelzceļš" – NACE 52.21. – Sauszemes transporta palīgdarbības (H sadaļa – transports un uzglabāšana);
- SIA "LDZ CARGO" – NACE 49.20 – Kravas dzelzceļa transports (H sadaļa – transports un uzglabāšana);
- SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" – NACE 30.2 – Dzelzceļa lokomotīvu un ritošā sastāva ražošana un NACE 33.17 – Cita veida transportlīdzekļu apkope un remonts (C sadaļa – apstrādes rūpniecība);
- SIA "LDZ apsardze", kas nodrošina drošības pakalpojumus, SIA "LDZ Loģistika", kas atbild par loģistikas pakalpojumu plānošanu un organizēšanu, un AS "LatRailNet", kas atbild par vilcienu kustības un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu saistītu metodiku izstrādi un piemērošanu, nerada / nepatērē būtiskus energoresursus un to darbība nav saistīta ar lielu ietekmi uz klimatu.



Turpmāk norādīts Koncerna energoresursu patēriņš sadalījumā pa nozarēm ar lielu ietekmi uz klimatu*:

	NACE 52.21. – Sauszemes transporta palīgdarbības VAS “Latvijas dzelzceļš”	NACE 30.2 – Dzelzceļa lokomotīvu un ritošā sastāva ražošana; NACE 33.17 – Cita veida transportlīdzekļu apkope un remonts SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”	NACE 49.20 – Kravas dzelzceļa transports SIA “LDZ CARGO”
Kopējais kurināmā patēriņš no fosilajiem resursiem**, MWh	46 584.72	13065.11	635.72
Fosilo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	83%	89%	78%
kurināmā patēriņš no ogļēm un ogļu produktiem	467.18	176.96	-
kurināmā patēriņš no jēlnaftas un naftas produktiem	-	154.48	-
kurināmā patēriņš no dabasgāzes	3 227.19	7 351.89	-
kurināmā patēriņš no citiem fosilajiem energoresursiem	3 497.11	-	-
iepirktās vai iegūtās fosilo energoresursu elektroenerģijas, siltumenerģijas, tvaika vai aukstuma patēriņš	39 393.24	5 381.78	635.72
Patēriņš no kodolenerģijas avotiem**, MWh	3 060.20	674.57	77.15
Patēriņa no kodolenerģijas avotiem īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	5%	5%	10%
Kopējais enerģijas patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem, MWh**	6 477.05	1 017.04	97.32
Atjaunīgo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	12%	7%	12%
Kopējais enerģijas patēriņš, MWh	56 121.96	14 756.73	810.18
Neto ieņēmumi, tūkst. EUR	129 087.89	44 324.03	100 364.87
Energointensitāte (kopējais enerģijas patēriņš uz neto ieņēmumiem, saskaņā ar ESRS iekļauto formulu), MWh/tūkst. EUR	0.43	0.33	0.01
Koncerna kopējie neto ieņēmumi, tūkst. EUR (saskaņā ar konsolidētajā finanšu pārskatā iekļautajiem datiem)***		233 737.51	

* Saskaņā ar datiem, kas iegūti no Koncerna resursu pārvaldības sistēmā SAP reģistrēto informāciju; dati netiek verificēti, taču tiek iegūti energopārvaldības sistēmas ietvaros, kas ir sertificēta atbilstoši ISO 50001 standartam un atbilstoši tam tiek pārsertificēta reizi trīs gados, starplaikos veicot neatkarīgu uzraudzības auditu

** Aprēķinā tika izmantoti 2023. gada dati par piegādātās neapliecinātās elektroenerģijas izcelsmi, ņemot vērā, ka dati par 2024. gadu šī ziņojuma sagatavošanas laikā vēl nav pieejami⁶⁴

*** Koncerna kopējie neto ieņēmumi ietver arī SIA “LDZ Loģistika”, SIA “LDZ apsardze” un AS “LatRailNet” ieņēmumus, kuru energopatēriņa rādītāji nav aplūkoti šajā tabulā, jo šo sabiedrību darbība nav saistīta ar lielu ietekmi uz klimatu.

⁶⁴ <https://latvenergo.lv/lv/par-mums/tirdznieciba>



Koncerna radītās SEG emisijas

Saskaņā ar [94. - 95. lpp.](#) norādīto, LDz kā SEG emisiju bāzes gadu Koncerna valdošā uzņēmuma emisiju aprēķinam un mērķu izvirzīšanai ir noteicis 2022. gadu. Koncerna emisiju aprēķinam par bāzes gadu turpmāk tiks noteikts 2024. gads. Secīgi uzsākts darbs arī pie 3.tvēruma emisiju aprēķinu veikšanas (uzsākts 2024.gada beigās), taču tas nav noslēdzies un šajā ziņojumā vēl netiek ietverts.

SEG emisiju aprēķins tiek veikts atbilstoši SEG emisiju protokola metodikai⁶⁵, ņemot vērā visas SEG emisiju protokolā aplūkotās siltumnīcefekta gāzes. Emisiju aprēķina metodikas izveidei un aprēķina veikšanai par 2021. un 2022. gadu tika piesaistīts ārējs konsultants, kurš izstrādāja metodikas izmantošanas pieeju LDz vajadzībām.

Emisiju aprēķinā ņemti vērā šādās datu bāzēs vai ārējos avotos iekļautie emisiju faktori, t.sk., globālās sasilšanas potenciāla (Global Warming Potential) rādītāji:

- 1. tvēruma emisiju aprēķinam, tostarp stacionāro un mobilo iekārtu un dažādu procesu emisijām, izmantoti emisiju faktori no DEFRA datu bāzes⁶⁶;
- 2. tvēruma emisiju aprēķinam:
 - elektroenerģijai, kas iepirkta no elektrotīkla, tika izmantoti Association of issuing bodies (AIB) sniegtie dati par attiecīgo gadu⁶⁷;
 - centralizētajai siltumenerģijai, ņemot vērā ierobežojumus iegūt datus par emisiju avotiem no siltumenerģijas piegādātājiem, tika izmantota konservatīvā vērtība no Ministru kabineta noteikumiem Nr.222⁶⁸, kas atspoguļo no neatjaunojamiem energoresursiem saražotās siltumenerģijas emisijas faktoru (264 gCO₂ekv/kWh).

2024. gada SEG emisiju aprēķiniem LDz un Koncerna līmenī tika izmantots ārējā konsultanta izstrādātais SEG emisiju aprēķina rīks. LDz SEG emisiju aprēķinu rezultāti par 2021. līdz 2024. gadu apkopoti [104. lpp.](#) esošajā tabulā. Jāņem vērā, ka 2022. gadā LDz tika mainīta energoresursu patēriņa uzskaitē SAP sistēmā, tādējādi 2021. gada dati nav tieši salīdzināmi ar nākamajiem gadiem cita detalizācijas līmeņa dēļ. Tādēļ par bāzes gadu turpmākajiem aprēķiniem, mērķrādītāju noteikšanai un progresa mērīšanai noteikts 2022. gads.

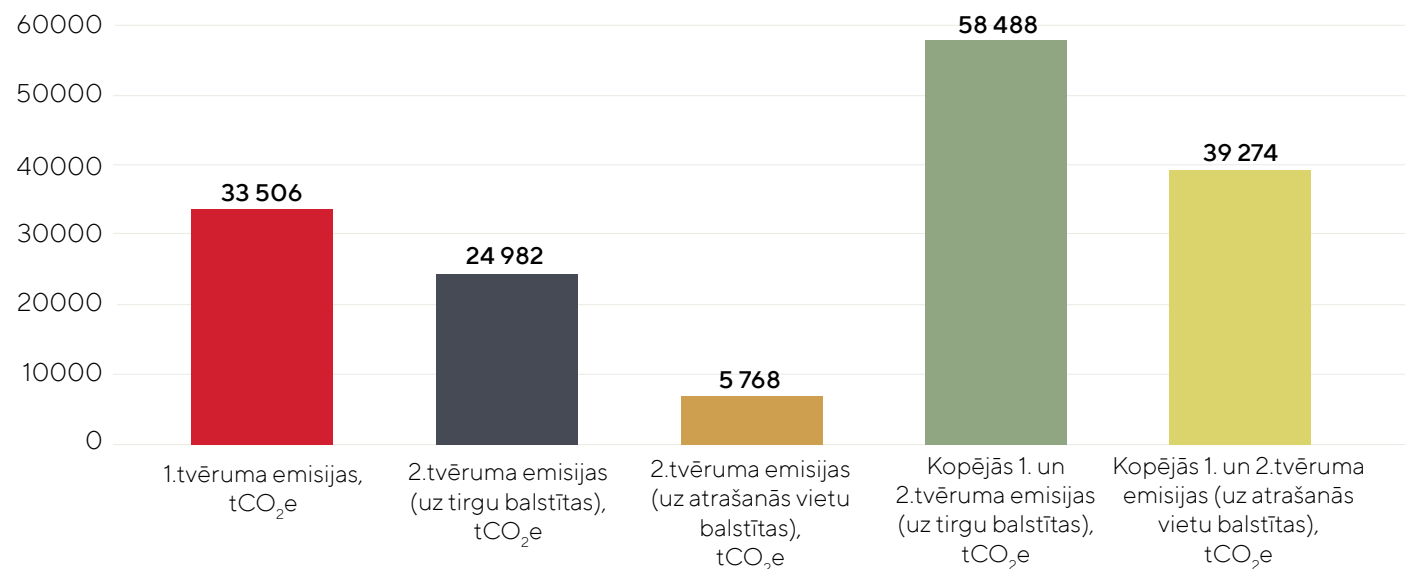
⁶⁵ <https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/ghg-protocol-revised.pdf>

⁶⁶ <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2024>

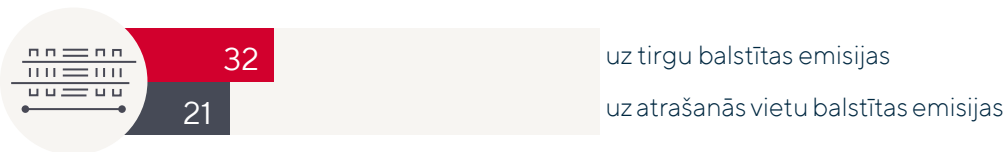
⁶⁷ <https://www.aib-net.org/facts/european-residual-mix>

⁶⁸ <https://likumi.lv/ta/id/322436-eku-energoefektivitates-aprekena-metodes-un-eku-energocertifikacijas-noteikumi>

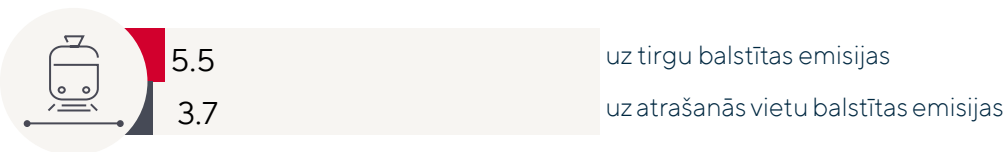
Koncerna radītās SEG emisijas 2024. gadā



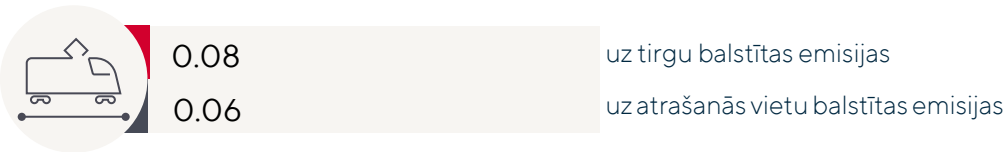
SEG emisijas uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO₂e/km



SEG emisijas uz vilcienkilometriem, tCO₂e/tūkst. v-km



SEG emisijas uz pasažierkilometriem, tCO₂e/tūkst. p-km





VAS “Latvijas dzelzceļš” un Koncerna SEG emisiju aprēķina rezultāti

1., 2., 3. tvēruma bruto SEG emisijas un kopējās SEG emisijas, tCO₂ekv***

	VAS “Latvijas dzelzceļš”					Koncerns		
	2021.	2022. (bāzes gads)	2023.	2024.	2024. pret 2022.	2023.	2024. (bāzes gads)	2024. pret 2023**
1. tvēruma bruto SEG emisijas, tCO ₂ ekv	7 114	6 848	7 044	6 875	0%	44 958	33 506	-25%
2. tvēruma bruto SEG emisijas, kas balstītas uz tirgu, tCO ₂ ekv	15 464	19954	20 267	20 730	4%	23 906	24 982	4%
2. tvēruma bruto SEG emisijas, kas balstītas uz atrašanās vietu, tCO ₂ ekv	7 654	5 491	5 383	5 368	-2%	5 708	5 768	1%
Nozīmīgās 3. tvēruma bruto SEG emisijas*, tCO ₂ ekv	-	-	-	-	-	-	-	-
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode), tCO ₂ ekv	22 579	2 6801	2 7311	27 605	3%	68 864	58 488	-15%
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode), tCO ₂ ekv	14 769	12 338	12 427	12 243	-1%	50 666	39 274	-22%
Neto ieņēmumos balstīta SEG intensitāte								
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie neto ieņēmumi, tūkst. EUR (saskaņā ar konsolidētajā finanšu pārskatā iekļautajiem datiem)	157,700	153,158	165,410	129,088		263,529	233,737	
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz neto ieņēmumiem, tCO ₂ ekv/tEUR	0,14	0,17	0,17	0,21		0,26	0,25	
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz neto ieņēmumiem, tCO ₂ ekv/tEUR	0,09	0,08	0,08	0,09		0,19	0,17	

Papildus obligātajiem indikatoriem LDz ir arī aprēķinājis emisiju intensitāti attiecībā pret nozarei raksturīgiem rādītājiem – sliežu ceļu kilometriem un gadā nobrauktajiem vilcienkilometriem, kā arī, ņemot vērā pieaugošo pasažieru pārvadājumu apjomu, – pasažierkilometriem.

* 3.tvēruma emisijas plānots noteikt nākamajā aprēķinu posmā
** Par Koncerna emisiju bāzes gadu tiek uzskatīts 2024. gads, bet šajā ziņojumā salīdzināmības labad ir iekļauti arī 2023. gada SEG emisiju rādītāji.
*** Dati nav ārēji verificēti



Specifiskos rādītājos balstīta SEG intensitāte

	VAS "Latvijas dzelzceļš"			Koncerns		
	2021.	2022.	2023.	2024.	2023.	2024.
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie dzelzceļa līniju ekspluatācijas garuma rādītāji, km	1 859	1 865	1 831	1 831	1 831	1 831
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO ₂ ekv/km	12	15	15	14	38	32
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO ₂ ekv/km	8	7	7	7	28	21
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie tūkst. vilcienkilometri	11 131	11 206	10 230	10 581	10 230	10 581
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz vilcienkilometru, tCO ₂ ekv/tūkst. v-km	2,0	2,4	2,7	2,6	6,7	5,5
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz vilcienkilometru, tCO ₂ ekv/tūkst. v-km	1,3	1,1	1,2	1,2	5,0	3,7
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie tūkst. pasažierkilometri	361 000	541 000	612 000	694 000	612 000	694 000
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz pasažierkilometru, tCO ₂ ekv/tūkst. p-km	0,06	0,05	0,04	0,04	0,11	0,08
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz pasažierkilometru, tCO ₂ ekv/tūkst. p-km	0,04	0,02	0,02	0,02	0,08	0,06



Paredzamā ar klimata pārmaiņu faktoriem saistītā finansiālā ietekme

Koncerns, saskaņā ar Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu (ES) 2023/2772 (ESRS) prasībām, izmanto pakāpenisko pieeju informācijas atklāšanai (phase-in) par E1-9 “Paredzamā ar klimata pārmaiņu faktoriem saistītā finansiālā ietekme”, šajā ziņošanas gadā atklājot galvenokārt kvalitatīvu informāciju.

Ņemot vērā, ka pēdējos gados arvien biežāk Latvijā novērojamas tādas dabas parādības kā vētras un spēcīgas vēja brāzmas (nereti vienlaikus ar krusu vai stiprām lietavām), tās var būtiski ietekmēt vilcienu kustību un tās precizitāti, kā arī infrastruktūras stāvokli. Uz sliežu ceļiem uzpūsti koku zari un dažādi priekšmeti, uz kontakttīkla krītoši koki, kā arī sliežu ceļu applūšana ievērojami iespaido dzelzceļa infrastruktūru un tās izmantošanu. Tāpat dzelzceļa darbību ietekmē nepastāvīgie laikapstākļi ziemā – straujas temperatūras svārstības var traucēt signalizācijas, luksoforu, pārmiju un citu ierīču darbību, kā dēļ var tikt kavēta vilcienu satiksme. Sniegputeņi ietekmē ritošā sastāva vadītāju redzamību. Savukārt vasarā karstuma viļņi rada ietekmi uz sliežu konstrukciju, kas var deformēties, radot apdraudējumu dzelzceļa satiksmei, kur drošība vienmēr ir absolūta prioritāte.

2024. gada 29. jūlijā piedzīvotā vētra un lietusgāzes radīja būtiskus bojājumus dzelzceļa infrastruktūrā, īpaši skarot divas elektrificētās un plaši pasažieru pārvadājumos izmantotās līnijas Latvijas centrālajā daļā – Jelgavas un Tukuma līnijas. Vilcienu kustība vētras un lietavu laikā tika pārtraukta abās līnijās. Jelgavas līnijas posmā Olaine–Jelgava vētra un lietavas radīja plašus bojājumus dzelzceļa infrastruktūrā, tika bojāts kontakttīkls un tā balsti, kā arī visas dienas garumā krītoši koki traucēja atjaunot vilcienu kustību. Tukuma līnijas posmā Dubulti – Tukums II vētras laikā krituši vairāki desmiti koku, kas radīja ievērojamus kontakttīkla bojājumus.

Vairāk nekā 350 LDz darbinieku no visiem Latvijas reģioniem bija iesaistīti koku novākšanā no sliežu ceļiem un kontakttīkla, sabojātā kontakttīkla un tā elementu atjaunošanā, ūdens atsūkņēšanā no applūdušiem sliežu ceļiem un citu pasākumu veikšanā, lai pēc iespējas drīzāk varētu atjaunot vilcienu kustību.

Līdzīga situācija pieredzēta arī 2023. gadā, kad augusta vētra Zemgales reģionā nodarīja lielus postījumus arī dzelzceļa infrastruktūrai. Šādi gadījumi ir saistīti gan ar dzelzceļa kustības drošību, gan zaudējumiem, ko rada laikā (vai vispār) nenotikuši vilcienu pārvadājumi, bet LDz tie rada tiešus zaudējumus infrastruktūras bojājumu novēršanas darbu nodrošināšanas dēļ (darbspēka papildu izmaksas, tostarp ārpus normālā darba laika, materiālu, transporta un citas izmaksas, kas saistītas ar infrastruktūras atjaunošanu darbspējīgā stāvoklī).

Aplēstās finansiālās izmaksas, ko radījuši ekstremāli laikapstākļi (vētras, krusa, lietavas utt.) 2024. gadā, bija 402 041,46 EUR (2023. gadā 109 335,73 EUR). 2024. gadā finansiālie zaudējumi novērsti un atzīti izdevumos 298 022,63 EUR apmērā, bet pārējos darbus plānots veikt 2025. gadā.

Saskaņā ar VSIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” ekspertu prognozēm paredzams, ka turpmākajos gados šādi notikumi kļūs biežāki, tādēļ LDz veic pasākumus, lai ārkārtas situācijās nodrošinātu efektīvāku un ātrāku reaģēšanu un augstākas bīstamības laikapstākļu brīdinājumu gadījumā laicīgi sagatavotos ārkārtas darbu veikšanai. Tāpat nākotnē klimata riskus paredzēts detalizētāk izvērtēt, plānojot jaunus infrastruktūras projektus vai esošo objektu modernizāciju, tādējādi savlaicīgi iestrādājot risinājumus, kas būtu noturīgāki pret ekstrēmām laikapstākļu izpausmēm.

Saskaņā ar ESRS kritērijiem informācija par oglekļa kompensācijas mehānismiem un iekšējo oglekļa cenu noteikšanu šajā ziņojumā netiek atspoguļota, jo LDz neizmanto šādus mehānismus.

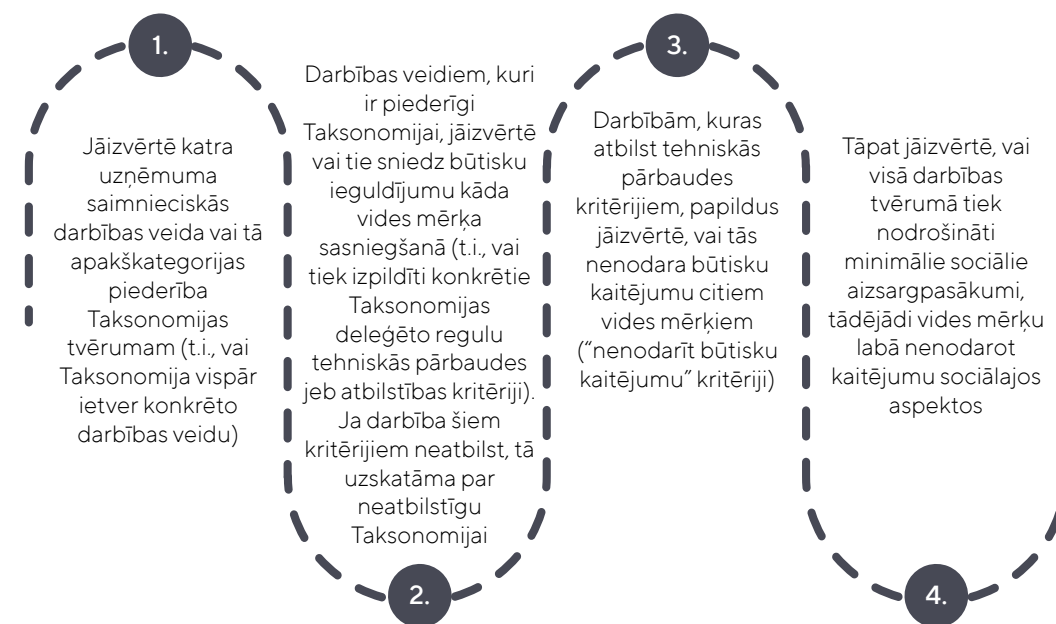


ES TAKSONOMIJAS ZIŅOJUMS

Lai sekmētu ilgtspējīgāku dažādu nozaru uzņēmumu darbību un ieguldījumus vides ziņā ilgtspējīgākos aktīvos, tehnoloģijās un risinājumos, 2020. gadā Eiropas Savienībā tika apstiprināta Regula (ES) 2020/852 jeb ES Taksonomijas regula. Tā ietver sešus vides mērķus un darbības, kas veicina šo mērķu sasniegšanu:



Balstoties uz regulu, ir pieņemtas vairākas Eiropas Komisijas deleģētās regulas, kuras detalizē darbības, kas palīdz sasniegt minētos vides mērķus. Lai apgalvotu, ka kāda saimnieciskā darbība atbilst Taksonomijas regulai, uzņēmumiem ir secīgi jāveic šādi soļi:



Tikai tad, ja darbība atbilst visiem minētajiem kritērijiem, var apgalvot, ka tā ir atbilstīga Taksonomijai.

Uzņēmumiem, kuriem ir jāpublisko ilgtspējas deklarācija atbilstoši Korporatīvās ilgtspējas ziņu sniegšanas direktīvas un Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu prasībām, ir jāpublisko arī informācija par darbības atbilstību Taksonomijai. Ņemot to vērā, Taksonomijas ziņojuma sagatavošana ir saistoša arī "Latvijas dzelzceļš" Koncernam.



Atbilstība Taksonomijas kritērijiem

Lai nodrošinātu darbības izvērtējumu atbilstoši Taksonomijas regulai, VAS "Latvijas dzelzceļš" 2023. gadā izstrādāja un 2024. gadā aktualizēja Vadlīnijas Taksonomijas atbilstības izvērtēšanai "Latvijas dzelzceļš" Koncernā (aktuālā redakcija apstiprināta LDz valdē 2024. gada 12. martā). Vadlīnijās ir apkopota informācija par Taksonomijas izvērtējuma pieeju attiecībā uz Koncerna sabiedrību saimnieciskās darbības izdevumiem, apgrozījuma rādītājiem un kapitālieguldījumiem, kā arī identificētas LDz Koncerna darbībai potenciāli nozīmīgākās Taksonomijas jomas un kritēriji. 2023. gada septembrī un 2024. gada maijā Koncerna speciālistiem, īpaši finanšu un grāmatvedības, kā arī investīciju plānošanā iesaistītajiem ekspertiem, tika organizētas vairākas mācību sesijas par Taksonomijas būtību, praktisko pielietojumu, mērķi un piemērošanu LDz Koncerna darbībā. Sākotnēji Taksonomijas izvērtējuma process tika attiecināts uz investīciju plānošanu (kapitālieguldījumiem), korigējot attīstības un atjaunošanas projektu pieteikumu veidlapas un iekļaujot tajās nepieciešamību novērtēt projekta atbilstību tehniskās pārbaudes kritērijiem un citām saistītajām prasībām. Taksonomijas izvērtējums 2023. gada beigās tika ņemts vērā LDz Vidēja termiņa investīciju plāna 2024.-2028. gadam sastādīšanā, tajā fiksējot katra plānotā investīciju projekta piederību un, secīgi, atbilstību Taksonomijai.

2024. gadā Taksonomijas izvērtējums veikts arī saimnieciskās darbības izdevumu un apgrozījuma uzskaitē, izvērtējot Taksonomijas piederību un atbilstību pa darbības veidiem (tostarp to atbilstību tehniskās pārbaudes kritērijiem un citām Taksonomijas prasībām).

Saskaņā ar Vadlīniju izstrādes laikā veikto novērtējumu uz LDz Koncerna darbību primāri attiecināmie kritēriji ir aplūkoti turpmākajās lappusēs.





Darbības veids atbilstoši
Taksonomijas regulas
klasifikācijai

Koncerna uzņēmums, uz kuru šis
darbības veids attiecināms

Darbības, kas piederīgas Taksonomijai

Darbības, kas atbilstīgas Taksonomijai

VIDES MĒRĶIS: KLIMATA PĀRMAIŅU MAZINĀŠANA

Dzelzceļa transporta
infrastruktūra (Komisijas
deleģētā regula (ES)
2021/2139; kritērijs CCM 6.14.)

VAS "Latvijas dzelzceļš"

Publiskās lietošanas dzelzceļa
infrastruktūras uzturēšana, modernizācija
un attīstība atbilstoši Eiropas Savienības
pamatnostādnēm, Latvijas Republikas
transporta politikas plānošanas
dokumentiem un VAS "Latvijas dzelzceļš"
vidēja termiņa darbības stratēģijai.

Patlaban par atbilstīgu uzskatāma visas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana, modernizācija un attīstība, jo saskaņā ar Taksonomijas tehniskās pārbaudes kritērijiem par atbilstīgu uzskatāma (a) elektrificēta dzelzceļa infrastruktūra, (b) tāda infrastruktūra, kuru tuvākajos gados ir paredzēts elektrificēt, kā arī (c) līdz 2030. gadam – arī pārējā dzelzceļa infrastruktūra. Tāpat par atbilstīgu uzskatāma infrastruktūra, kura ir paredzēta pasažieru un kravu pārceļšanas veicināšanai no viena transporta veida uz otru (pasažieru stacijas un pieturas punkti, kravu termināļi). Lai arī Latvijas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras elektrifikācijas apjoms ir salīdzinoši neliels (14% no kopējā tīkla), saskaņā ar šiem nosacījumiem līdz 2030. gadam arī pārējā dzelzceļa infrastruktūra ir uzskatāma par atbilstīgu Taksonomijas kritērijiem – ar mērķi sekmēt videi un klimatam draudzīgāka transporta veida (dzelzceļa) izmantošanu pretstatā autoceļu transportam.

Taksonomijas kritēriji arī paredz, ka par atbilstīgu uzskatāma tikai tāda dzelzceļa infrastruktūra, kas nav paredzēta fosilās izcelsmes resursu pārvadāšanai. Pa LDz pārvaldīto infrastruktūru tiek pārvadātas arī fosilo resursu kravas, taču saskaņā ar Taksonomijas autoru – tehniskās ekspertu grupas 2020. gada marta ziņojumu un tā tehnisko pielikumu⁶⁹ šis kritērijs pēc būtības nozīmē, ka infrastruktūra nav būvēta vai iegādāta ar nolūku pa to pārvadāt fosilās izcelsmes kravas. Līdzīgs skaidrojums ietverts arī Komisijas paziņojumā C/2023/267 par Taksonomijas kritēriju interpretāciju⁷⁰. Latvijas dzelzceļa tīkls ar šādu nolūku nav veidots un netiek uzturēts – pa to tiek pārvadātas arī cita veida kravas un pasažieri (turklāt pasažieru apjoms pēdējos gados ir kļuvis izteikti dominējošs). Tādējādi uzskatāms, ka izpildās arī šis Taksonomijas kritērijs un infrastruktūras pārvaldība kopumā atbilst Taksonomijas prasībām.

Dzelzceļa kravas
pārvadājumi (Komisijas
deleģētā regula (ES)
2021/2139; kritērijs CCM 6.2.)

SIA "LDZ CARGO"

Visi kravu pārvadājumi, kas Koncerna ietvaros tiek veikti pa Latvijas dzelzceļa tīklu, un ar tiem saistītās darbības (iekraušana, izkraušana, manevru darbu veikšana u.c.), ciktāl tos veic vai organizē Koncerna sabiedrība un saistībā ar to veidojas izdevumi vai ieņēmumi.

Tā kā Taksonomija paredz, ka par atbilstīgiem var atzīt tikai tos kravu pārvadājumus, kas tiek veikti ar bezemisiju vilci (elektrolokomotīves vai citi alternatīvi risinājumi, kam nav tiešo CO₂ emisiju), kā arī – tikai tad, ja netiek pārvadātas fosilās izcelsmes kravas, uzskatāms, ka šajā sadaļā LDz Koncernam nav atbilstīgu ieņēmumu. Tā kā Koncerns kravu pārvadājumus nodrošina tikai ar dīzeļvilces lokomotīvēm, arī gadījumos, kad tiek pārvadāti sastāvi ar ne-fosilas izcelsmes kravām (piemēram, graudi, šķelda, konteineri ar dažādām precēm), ieņēmumus, kas veidojas no šiem pārvadājumiem nevar uzskatīt par Taksonomijai atbilstīgiem, jo tos tāpat pārvieto ar dīzeļvilci. Izdevumu pozīcijās (pamatdarbības izdevumi vai kapitālieguldījumi) par atbilstīgiem var tikt atzīta ne-fosilas izcelsmes kravu vagonu iegāde un uzturēšana, kurus potenciāli var iznomāt arī citiem pārvadātājiem, kas var tos pārvadāt ar elektrovilci, vai arī nākotnē Latvijā var pārvadāt ar elektrovilci.

⁶⁹ https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes_en.pdf

⁷⁰ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202300267



Darbības veids atbilstoši Taksonomijas regulas klasifikācijai	Koncerna uzņēmums, uz kuru šis darbības veids attiecināms	Darbības, kas piederīgas Taksonomijai	Darbības, kas atbilstīgas Taksonomijai
VIDES MĒRĶIS: KLIMATA PĀRMAIŅU MAZINĀŠANA			
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana (Komisijas deleģētā regula (ES) 2023/2485; kritērijs CCM 3.19.)	SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”	Tā kā šī Taksonomijas sadaļa ietver ne tikai ritošā sastāva ražošanu, bet arī dažāda veida remontdarbu veikšanu, detaļu nomaiņu u.c. darbības, ko veic SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”, tā ir uzskatāma par attiecināmu uz Koncerna darbību. Par piederīgām darbībām līdz ar to uzskatāmas visas remontdarbu un ar to saistīto ražošanas procesu darbības, ko veic konkrētā Koncerna sabiedrība ikdienas remontu, kapitālo remontu, tehnisko apkopju, kā arī lokomotīvu modernizācijas ietvaros.	Par atbilstīgām Taksonomijai atzīstamas tikai tās darbības, kas ir saistītas ar bezemisiju lokomotīvu, pasažieru vagonu un/vai ne-fosilās izcelsmes kravas vagonu remontdarbu veikšanu. Pasažieru vilcienu un vagonu remontdarbus SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” neveic. Attiecībā uz kravas lokomotīvēm, kā iepriekš minēts, Latvijā tiek izmantotas tikai dīzeļvilces lokomotīves, kuru remontus Koncerna sabiedrība nodrošina, taču tie neatbilst Taksonomijas kritērijiem. Kravas vagonu segmentā tiek veikti remontu gan fosilās izcelsmes kravu, gan ne-fosilās izcelsmes kravu vagoniem. Tādējādi par atbilstīgu Taksonomijai tiek uzskatīta tikai tā Koncerna sabiedrības darbības daļa, kas ir saistīta ar ne-fosilās izcelsmes kravu vagonu (piemēram, graudu vagonu) remontdarbu veikšanu. SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” ir izstrādājis metodiku, kā nodalīt šīs izmaksas un ieņēmumus no kopējiem finanšu rādītājiem un atbilstoši uzrādīt Taksonomijas uzskaitē.
Elektroenerģijas pārvade un sadale (Komisijas deleģētā regula (ES) 2021/2139; kritērijs CCM 4.9.)	VAS “Latvijas dzelzceļš”	Par piederīgu Taksonomijai uzskatāma elektroenerģijas pārvades un sadales tīklu uzturēšana. VAS “Latvijas dzelzceļš” pārvalda plašu elektroenerģijas sadales tīklu visā Latvijā, tostarp nodrošinot elektroenerģijas piegādi ne tikai dzelzceļa infrastruktūras (tostarp pārvadātāju) vajadzībām, bet arī liela skaita māsaimniecību un juridisko klientu – galvenokārt dzelzceļa infrastruktūras tiešā tuvumā. Tādējādi ar šo darbības virzienu saistītās izmaksas un ieņēmumi ir piederīgi Taksonomijai.	Par atbilstīgu Taksonomijai uzskatāma tāda elektroenerģijas pārvades un sadales sistēma, kurā vismaz 67% apjomā tiek pārvadīta no atjaunīgiem energoresursiem ražotā elektroenerģija. Ņemot vērā, ka LDz praktiski neražo elektroenerģiju (atsevišķi izņēmumi saistīti ar pēdējo gadu laikā uzstādītajiem saules paneļiem dažos Koncerna objektos), tad elektroenerģija, kas tiek piegādāta klientiem, tiek iepirkta no citiem enerģijas ražotājiem. LDz nav noslēgts zaļās elektroenerģijas iepirkšanas līgums, un saskaņā ar 2023. gadā no elektroenerģijas tirgotāja saņemto apliecinājumu tādā gadījumā kopējā elektroenerģijas apjomā ir bijis ap 78% fosilās izcelsmes energoresursu. (Dati par 2024. gadu šī ziņojuma sagatavošanas laikā vēl nav pieejami.)
Ēku iegāde un turēšana īpašumā (Komisijas deleģētā regula (ES) 2021/2139; kritērijs CCM 7.7.)	VAS “Latvijas dzelzceļš”	LDz īpašumā un pārvaldībā ir liels skaits nekustamo īpašumu, tostarp gan administratīvās un ražošanas ēkas, gan dažādas inženierbūves. Daļa no ēkām tiek arī iznomātas ārējiem nomniekiem, līdz ar to izdevumi un ieņēmumi, kas saistīti ar ēku uzturēšanu arī ir piederīgi Taksonomijai.	Ņemot vērā, ka Taksonomija par atbilstīgām uzskata augsti energoefektīvas ēkas ar A klases energoefektivitātes sertifikātu vai tādas, kas pieder 15% valstī energoefektīvāko ēku kopuma, bet LDz pārvaldītās ēkas ir vēsturiskas un tajās nav veikti vērienīgi ieguldījumi to energoefektivitātē, ar ēkām saistītie izdevumi un ieņēmumi nav atbilstīgi Taksonomijas kritērijiem.



Darbības veids atbilstoši Taksonomijas regulas klasifikācijai	Koncerna uzņēmums, uz kuru šis darbības veids attiecināms	Darbības, kas piederīgas Taksonomijai	Darbības, kas atbilstīgas Taksonomijai
---	--	---------------------------------------	--

VIDES MĒRĶIS: PĀREJA UZ APRITES EKONOMIKU

Nolietoto produktu sagatavošana atkalizmantošanai (Komisijas deleģētā regula (ES) 2023/2486; kritērijs CE 5.3.)	SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”	Šīm darbības virzienam ir piederīgas visas darbības, kur SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” lokomotīvu un vagonu remontdarbu veikšanas nolūkā nevis iegādājas jaunas daļas, bet atjauno līdzšinējās komponentes (piemēram, riteņpārus un citas daļas).	Visas darbības, kurās tiek nodrošināta šāda detaļu atjaunošana un atkalizmantošana Koncerna ietvaros (piemēram, SIA “LDZ CARGO” izmantotajā ritošajā sastāvā) vai atjaunotās daļas realizētas tirgū ārpus Koncerna esošām sabiedrībām, ir uzskatāmas par atbilstīgām Taksonomijas kritērijiem, jo tiek nodrošināta šādu detaļu ilgmūžība un samazināta nepieciešamība ražot jaunas daļas.
---	-------------------------------------	---	--

VIDES MĒRĶIS: PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANA UN KONTROLE

Piesārņotu vietu remediācija (Komisijas deleģētā regula (ES) 2023/2486; kritērijs PPC 2.4.)	VAS “Latvijas dzelzceļš” SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” SIA “LDZ CARGO”	Koncerna pārvaldībā ir teritorijas, kurās ir vēsturiskais piesārņojums (radīts padomju periodā) un kurās tiek veikts pastāvīgs monitorings un/vai konkrētās teritorijās – izpētes un sanācijas darbi. (Sīkāk par vēsturisko piesārņojumu lasīt šī ziņojuma 120. lpp.) Attiecīgi visas ar piesārņojuma kontroli un mazināšanu saistītās darbības un ar tām saistītie izdevumi ir piederīgi Taksonomijai (ieņēmumi no šīm darbībām neveidojas).	Visas ar piesārņoto vietu gruntsūdens monitoringu, izpētes darbu un/vai sanācijas darbu veikšanu saistītās izmaksas ir atbilstīgas Taksonomijai un šim vides mērķim.
--	--	--	---

CCM – klimata pārmaiņu mazināšana
CE – pāreja uz aprites ekonomiku
PPC – piesārņojuma novēršana un kontrole



Papildus minētajām LDz raksturīgajām Taksonomijas sadaļām atsevišķos gadījumos (galvenokārt attiecībā uz kapitālieguldījumiem) LDz var būt darbības, kas piederīgas un atbilstīgas šādām Komisijas deleģētās regulas (ES) 2021/2139 klimata pārmaiņu mazināšanas vides mērķa sadaļām:

- 4.24. Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju (LDz daļu Koncerna darbībā izmantotās siltumenerģijas ražo pašu katlu mājās, izmantojot vai nu biomasu vai fosilās izcelsmes resursus. Daļa saražotās siltumenerģijas tiek pārdota arī LDz telpu ārējiem nomniekiem. Atkarībā no izmantotā energoresursa darbība uzskatāma vai nu par atbilstīgu vai tikai piederīgu Taksonomijai);
- 6.5. Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem (Koncerna sabiedrības uztur un periodiski atjauno savu autoparku, nodrošinot darba veikšanai nepieciešamā transporta iegādi un apkopi. Tā kā Koncernā praktiski nav bezemisiju un arī ļoti zemu emisiju transportlīdzekļu, lielākā daļa ar to saistīto izmaksu ir attiecināma kā Taksonomijai piederīga, bet neatbilstīga darbība);
- 7.3. Energoefektivitātes aprīkojuma uzstādīšana, apkope, remonts (LDz periodiski veic ēkusiltināšanu, logu, durvju nomaiņu u.c. darbus, kas palīdz uzlabot ēku energoefektivitāti. Šādi kapitālieguldījumi tiek iekļauti Taksonomijai piederīgos un atbilstīgos rādītājos);
- 7.6. Atjaunīgās enerģijas avotu uzstādīšana (Koncerna sabiedrības pēdējos gados, tostarp 2024. gadā, vairākos objektos ir uzstādījušas saules paneļus, kas atbilst Taksonomijas kritērijiem);
- 8.1. Datu centri (Koncerna un tās darbības partneru vajadzībām nepieciešamo informācijas sistēmu nodrošināšanai uztur savus datu centrus. Tomēr to energoefektivitātes prasības neatbilst Taksonomijas kritērijiem, tādējādi darbība uzskatāma par piederīgu, bet ne atbilstīgu).

“Nenodarīt būtisku kaitējumu” kritēriju izpilde

Būtiskākie “nenodarīt būtisku kaitējumu” kritēriji, kas saistīti ar LDz raksturīgajām Taksonomijas sadaļām, ir:

- Klimata risku izvērtēšana un ņemšana vērā darbības plānošanā un īstenošanā (LDz 2024. gadā pirmoreiz ir veicis klimata risku izvērtējumu savās darbības jomās un pakāpeniski sāk to piemērot infrastruktūras projektu īstenošanā, kā arī ņem vērā ikdienas darbu plānošanā, piemēram, regulāri sekojot līdzi aktuālajām laika prognozēm īsā un vidējā termiņā un atbilstoši mobilizējot darbaspēku iespējamo laikapstākļu radīto seku novēršanai. Sīkāk par klimata risku izvērtējumu lasīt [91. – 93. lpp.](#));
- Ūdens resursu aizsardzības nodrošināšana;
- Bioloģiskās daudzveidības aizsardzības nodrošināšana;
- Piesārņojuma novēršana darbības ietvaros;
- Aprites ekonomikas principu ievērošana – galvenokārt attiecībā uz būvgružiem infrastruktūras projektu īstenošanā.

Minētie kritēriji tiek ievēroti vienā no diviem veidiem:



Pirms visu infrastruktūras attīstības projektu īstenošanas tiek veikts sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums vai pilnais ietekmes uz vidi novērtējums, kura ietvaros atbildīgās institūcijas norāda uz veicamajiem pasākumiem iepriekšminēto vides mērķu sasniegšanas nodrošināšanai un LDz tos ietver projektu īstenošanas prasībās;



Ikdienas uzturēšanas un atjaunošanas darbu, kā arī citu darbības veidu ietvaros vides aizsardzība, tostarp visos augstāk minētajos aspektos, tiek nodrošināta, ievērojot ISO 14001 sertificēto sistēmu prasības, kuru izpildei tiek regulāri sekots, kā arī ik gadu tiek veikti uzraudzības un pārsertifikācijas audiiti, lai pārlicinātos, ka sistēma ir efektīva.



Minimālo sociālo aizsargpasākumu ievērošana

Minimālo sociālo aizsargpasākumu ievērošanu visās ar Taksonomiju saistītajās darbībās (kā arī visās citās Koncerna darbībās) nodrošina Koncerna politikas, kuras aptver:

- Ētikas pamatprincipus (sīkāk par Koncerna Ētikas kodeksu lasīt [143.](#) un [192. lpp.](#));
- Sadarbības partneru ētikas pamatprincipus (sīkāk lasīt [161.](#) un [194. lpp.](#));
- Pretkorupcijas pasākumus (sīkāk lasīt [192. lpp.](#));
- Darba drošības prasības (sīkāk lasīt [143. lpp.](#));
- Satiksmes drošības pamatprincipus, kā arī prasības ne tikai Koncerna darbiniekiem, bet arī sadarbības partneriem, kas strādā tiešā dzelzceļa infrastruktūras tuvumā (sīkāk lasīt [161.](#) un [176. lpp.](#)).

Taksonomijas ziņojums

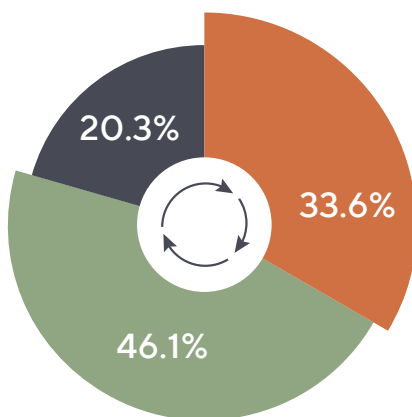
Atbilstoši augstāk aprakstītajam novērtējumam Koncerna Taksonomijas rādītāji ir apkopoti trīs datu tabulās:

- 1. Pamatdarbības izdevumu** dalījums atbilstoši attiecināmajām Taksonomijas sadaļām un to kritērijiem. Dati iegūti no Koncerna sabiedrību uzskaites SAP sistēmā, attiecinot izdevumus izdevumus (neieskaitot kapitālieguldījumus un pamatlīdzekļu nolietojumu) uz Taksonomijā aprakstītajiem darbības veidiem un nepieciešamības gadījumā viena darbības veida ietvaros izdalot (a) Taksonomijai atbilstīgos un (b) Taksonomijai piederīgos, bet neatbilstīgos izdevumus. Konsolidācijas ietvaros ir izslēgti Koncerna sabiedrību savstarpējie izdevumi, attiecinot tikai tos izdevumus, kas veidojas kā maksājumi ārpus Koncerna esošiem piegādātājiem un sadarbības partneriem;
- 2. Apgrozījuma** dalījums atbilstoši attiecināmajām Taksonomijas sadaļām un to kritērijiem. Dati iegūti no Koncerna sabiedrību uzskaites SAP sistēmā, attiecinot ieņēmumus no ārējiem klientiem uz Taksonomijā aprakstītajiem darbības veidiem un nepieciešamības gadījumā viena darbības veida ietvaros izdalot (a) Taksonomijai atbilstīgos un (b) Taksonomijai piederīgos, bet neatbilstīgos ieņēmumu. Konsolidācijas ietvaros ir izslēgti Koncerna sabiedrību savstarpējie ieņēmumi, attiecinot tikai tos ieņēmumus, kas tiek saņemti no ārpus Koncerna esošiem klientiem;
- 3. Kapitālieguldījumu** dalījums atbilstoši attiecināmajām Taksonomijas sadaļām un to kritērijiem. Atšķirībā no pamatdarbības izdevumiem un apgrozījuma kapitālieguldījumi tiek izvērtēti projektu līmenī, nosakot to piederību un atbilstību konkrētai Taksonomijas sadaļai un kapitālieguldījumu tabulā apkopojot projektus zem atbilstošajām Taksonomijas sadaļām. 2024. gadā lielākā daļa Koncerna kapitālieguldījumu ir veikti publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras attīstībā un atjaunošanā (tostarp sliežu ceļu, pārbrauktuvi, pasažieru staciju un pieturpunktu aprīkojuma u.c. atjaunošanā, pasažieru infrastruktūras modernizēšanā, pielāgojot to jaunajiem AS “Pasažieru vilciens” elektrovilcieniem, vilcienu kustības ātruma palielināšanā u.c. projektos). Atsevišķi kapitālieguldījumi veikti arī ēku siltināšanā, saules paneļu uzstādīšanā noteiktos objektos un siltumenerģijas pārejā no fosilajiem resursiem uz biomasas izmantošanu.

Tabulās apkopotie Taksonomijas rādītāji neietver salīdzinājumu ar iepriekšējā (2023.) finanšu gada rādītājiem, jo iepriekš šādā griezumā dati nav tikuši analizēti. Sākot no 2025. gada, dati ik gadu tiks salīdzināti.

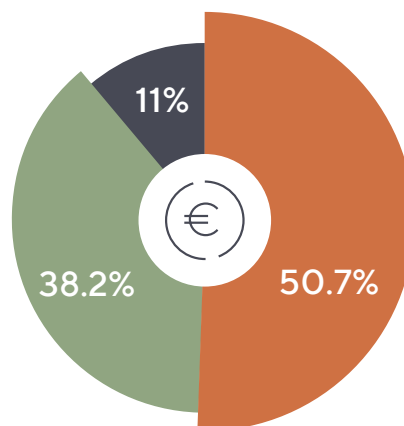


Apgrozījums



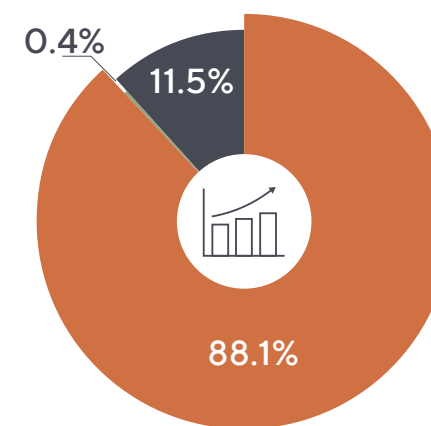
ES Taksonomijai atbilstīgas darbības (A.1)

Pamatdarbības izdevumi



ES Taksonomijai piederīgas, bet neatbilstīgas darbības (A.2)

Kapitālieguldījumi



Taksonomijai nepiederīgas darbības (B)

Ievērojamu daļu Koncerna apgrozījuma veido kravu pārvadājumi, kas tiek veikti ar dīzeļvilci, kā arī degvielas tirdzniecība ārējiem sadarbības partneriem dzelzceļa kravas un pasažieru pārvadājumu veikšanai ar dīzeļvilci. Tādējādi Koncerna apgrozījumā ievērojamu daļu veido Taksonomijai piederīgas, bet neatbilstīgas darbības. Arī pamatdarbības izdevumos būtiska daļa izdevumu ir saistīta ar kravu pārvadājumu nodrošināšanu. Turpretī kapitālieguldījumos lielāko daļu investīciju projektu veido ieguldījumi dzelzceļa transporta infrastruktūrā, kas ir Taksonomijas kritērijiem atbilstīga darbība un sekmē klimata pārmaiņu mazināšanu ne tikai dzelzceļa nozarē, bet transporta jomā kopumā.



Approzījuma proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2024. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonimijas kods (-i) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Apgrozījuma taksonomijai atbilstīgā proporcija 2024 (18)	Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (19)	Kategorija (veicinoša darbība) (20)	Kategorija (pārejas darbība) (21)
				Klimata pārmaiņu mazināšana (5)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6)	Ūdens un jūras resursi (7)	Aprites ekonomika (8)	Piesārņojums (9)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10)	Klimata pārmaiņu mazināšana (11)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12)	Ūdens un jūras resursi (13)	Aprites ekonomika (14)	Plesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16)					
		EUR	%	%	%	%	%	%	%	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	%	V	P
A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS																				
A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)																				
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	77,908,585	33.3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	33.3%	N/A	V	
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	508,031	0.2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.2%	N/A	V	
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	28,635	0.0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.0%	N/A		
Vides ziņā ilgtspējīgu darbību apgrozījums (taksonomijai atbilstīgais) (A.1)		78,445,251	33.6%	33.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%								33.6%	N/A		
A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)																				
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	88,649,226	37.9%																	
Starppilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecība ārpus Koncerna esošajam pasažieru pārvadātājam)	CCM 6.1.	4,606,239	2.0%																	
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	4,283,855	1.8%																	
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	7,792,742	3.3%																	
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	16,897	0.0%																	
Ēku iegāde un turēšana īpašumā	CCM 7.7.	2,432,720	1.0%																	
Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību apgrozījums (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)		107,781,679	46.1%																	
KOPĀ (A.1 + A.2)		186,226,930	79.7%																	
B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS																				
Taksonomijai nepiederīgas darbības		47,510,576	20.3%																	
Taksonomijai nepiederīgu darbību apgrozījums (B)		47,510,576	20.3%																	
Kopā (A+B)		233,737,506	100.0%																	



Pamatdarbības izdevumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2024. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonimijas kods (-I) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Apgrozījuma taksonomijai atbilstīgā proporcija 2024 (18)	Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (19)	Kategorija (veicinoša darbība) (20)	Kategorija (pārejas darbība) (21)															
				Klimata pārmaiņu mazināšana (5)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6)	Ūdens un jūras resursi (7)	Aprītes ekonomika (8)	Piesārņojums (9)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10)	Klimata pārmaiņu mazināšana (11)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12)	Ūdens un jūras resursi (13)	Aprītes ekonomika (14)	Plesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16)																				
		EUR	%	%	%	%	%	%	%	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	%	V	P															
A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS																																			
A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)																																			
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	102,103,007	50.1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	50.1%	N/A		V															
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	492,846	0.2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	N/A	Jā	Jā	N/A	Jā	0.2%	N/A																	
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	421,295	0.2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.2%	N/A		V															
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	209,335	0.1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	0.1%	N/A																	
Kontaminētu vietu un teritoriju remediācija	PPC 2.4.	104,987	0.1%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	Jā	Jā	Jā	Jā		Jā	Jā	0.1%	N/A																	
Vides ziņā ilgtspējīgu darbību apgrozījums (taksonomijai atbilstīgais) (A.1)		103,331,470	50.7%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%								50.7%	N/A																	
A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)																																			
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	38,877,105	19.1%																																
Starppilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecības nodrošināšana ārpus koncerna esošajam pasažieru pārvadātājam)	CCM 6.1.	4,162,275	2.0%																																
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	24,194,211	11.9%																																
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	7,513,869	3.7%																																
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	572,473	0.3%																																
Ēku iegāde un turēšana īpašumā	CCM 7.7.	2,483,776	1.2%																																
Datu apstrāde, mitināšana un ar to saistītās darbības	CCM 8.1.	105,141	0.1%																																
Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību izdevumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)		77,908,850	38.2%														50.7%	50.3%																	
KOPĀ (A.1 + A.2)		181,240,320	89.0%																																
B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS																																			
Taksonomijai nepiederīgas darbības		22,490,509	11.0%																																
Taksonomijai nepiederīgu darbību izdevumi (B)		22,490,509	11.0%																																
Kopā (A+B)		203,730,829	100.0%																																
Konsolidācijas rezultātā veiktās korekcijas		206,360,461																																	



Kapitālieguldījumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2024. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonimijas kods (-i) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Apgrozījuma taksonomijai atbilstīgā proporcija 2024 (18)	Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (19)	Kategorija (veicinoša darbība) (20)	Kategorija (pārejas darbība) (21)
				Klimata pārmaiņu mazināšana (5)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6)	Ūdens un jūras resursi (7)	Aprites ekonomika (8)	Piesārņojums (9)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10)	Klimata pārmaiņu mazināšana (11)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12)	Ūdens un jūras resursi (13)	Aprites ekonomika (14)	Piesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16)					
				EUR	%	%	%	%	%	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	%	V	P
A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS																				
A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)																				
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	53,976,756	87.5%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	87.5%	N/A		V
Atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju uzstādīšana, uzturēšana un remonts	CCM7.6.	28,085	0.0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.0%	N/A		
Energoefektivitātes aprīkojuma uzstādīšana, apkope, remonts	CCM 7.3.	255,867	0.4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.4%	N/A		V
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	67,705	0.1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.1%	N/A		
Vides ziņā ilgtspējīgu darbību kapitālizdevumi (taksonomijai atbilstīgais) (A.1)		54,328,413	88.1%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%								88.1%	N/A		
A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)																				
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	200,022	0.3%																	
Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem	CCM 6.5.	51,021	0.1%																	
Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību kapitālieguldījumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)		251,043	0.4%																	
KOPĀ (A.1 + A.2)		54,579,456	88.5%																	
B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS																				
Taksonomijai nepiederīgas darbības		7,119,557	11.5%																	
Taksonomijai nepiederīgu darbību kapitālieguldījumi (B)		7,119,557	11.5%																	
Kopā (A+B)		61,699,012	100.0%																	
Konsolidācijas finanšu manuālās korekcijas		63,901,770																		

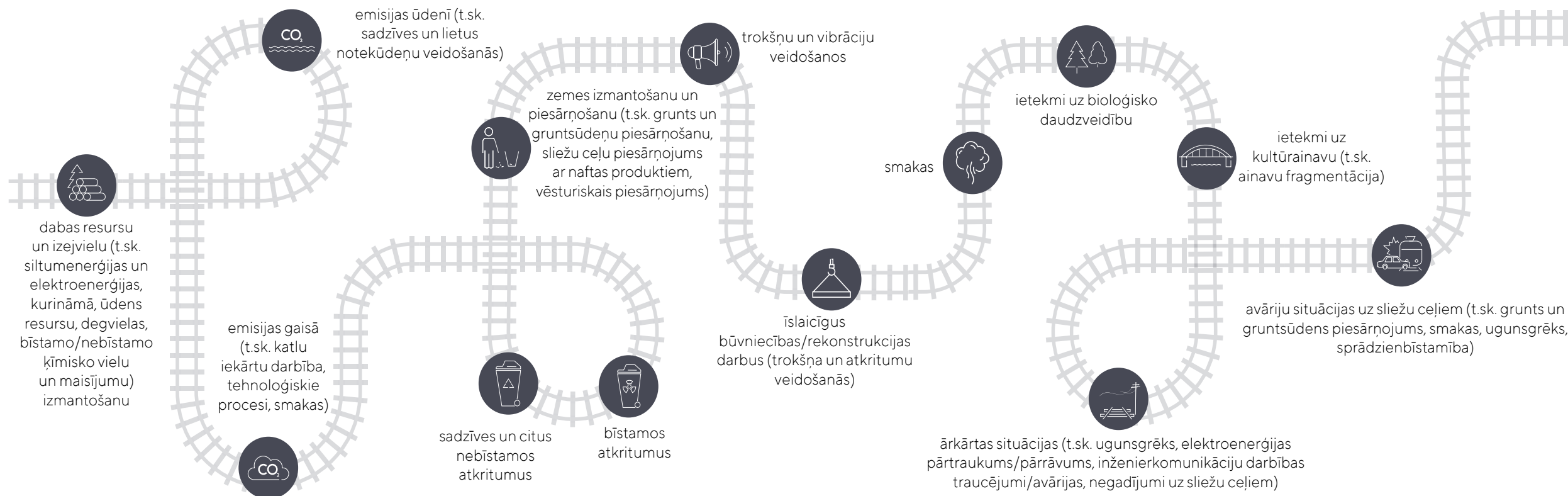


PIESĀRŅOJUMS

Ar piesārņojumu saistīta ietekme, riski un iespējas

Koncernā ir izstrādāta un apstiprināta kārtība, kādā identificē vides aspektus, novērtē to būtiskumu un dokumentē procesu. Šī kārtība ir saistoša visām Koncerna sabiedrībām. Lai identificētu vides aspektus, Koncerna sabiedrība vispirms apzina savu darbību, ražojumu un pakalpojumu veidus, ņemot vērā iepriekšējās, pašreizējās un plānotās darbības, kā arī apzinot ne tikai sabiedrības pamatdarbību/-as, bet arī palīgdarbības jeb darbības, kas saistītas ar pārējo uzņēmuma saimniecisko darbību.

Koncerna sabiedrības darbībām, ražojumiem vai pakalpojumu veidiem nosaka vides aspektus un tajos ietver:





Vides aspektu ietekme uz vidi un to būtiskums tiek noteikts, izmantojot vairākus kritērijus – izpaušme, likumdošanas prasības, ietekmes pastāvīgums/iespējamība, ietekmes nozīmīgums –, novērtējot katru no kritērijiem un ierakstot vērtējumu tabulā. Tabulā aplūkots vides aspektu novērtējuma piemērs:

Nr.p.k.	Ietekme uz vidi		Vides aspekts	Izpaušme			Likumdošanas prasības	Ietekmes pastāvīgums/ iespējamība	Ietekmes nozīmīgums	Vides aspekta nozīmīgums	Kaitīgās ietekmes mazināšanas iespējas/ esošie preventīvie pasākumi	Piezīmes
				Normāla darbība	Novirze	Ārkārtas situācija						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Nekustamā īpašuma apsaimniekošana (visas ēkas, tai skaitā, stacijas, pieturas punkti, administrācijas ēkas, tehnoloģiskās ēkas u.c.)												
1	Resursu izmantošana (piemērs)	Elektronerģijas patēriņš (piemērs)	x			1	4	2	8	...	...	
2	Vides piesārņojums (piemērs)	Sliežu ceļu piesārņojums ar naftas produktiem (piemērs)		x		2	2	4	16	...		
3	Vides piesārņojums (piemērs)	Grunts un gruntsūdens piesārņojums (bīstamo kravu noplūde) (piemērs)			x	3	2	4	24	...	...	

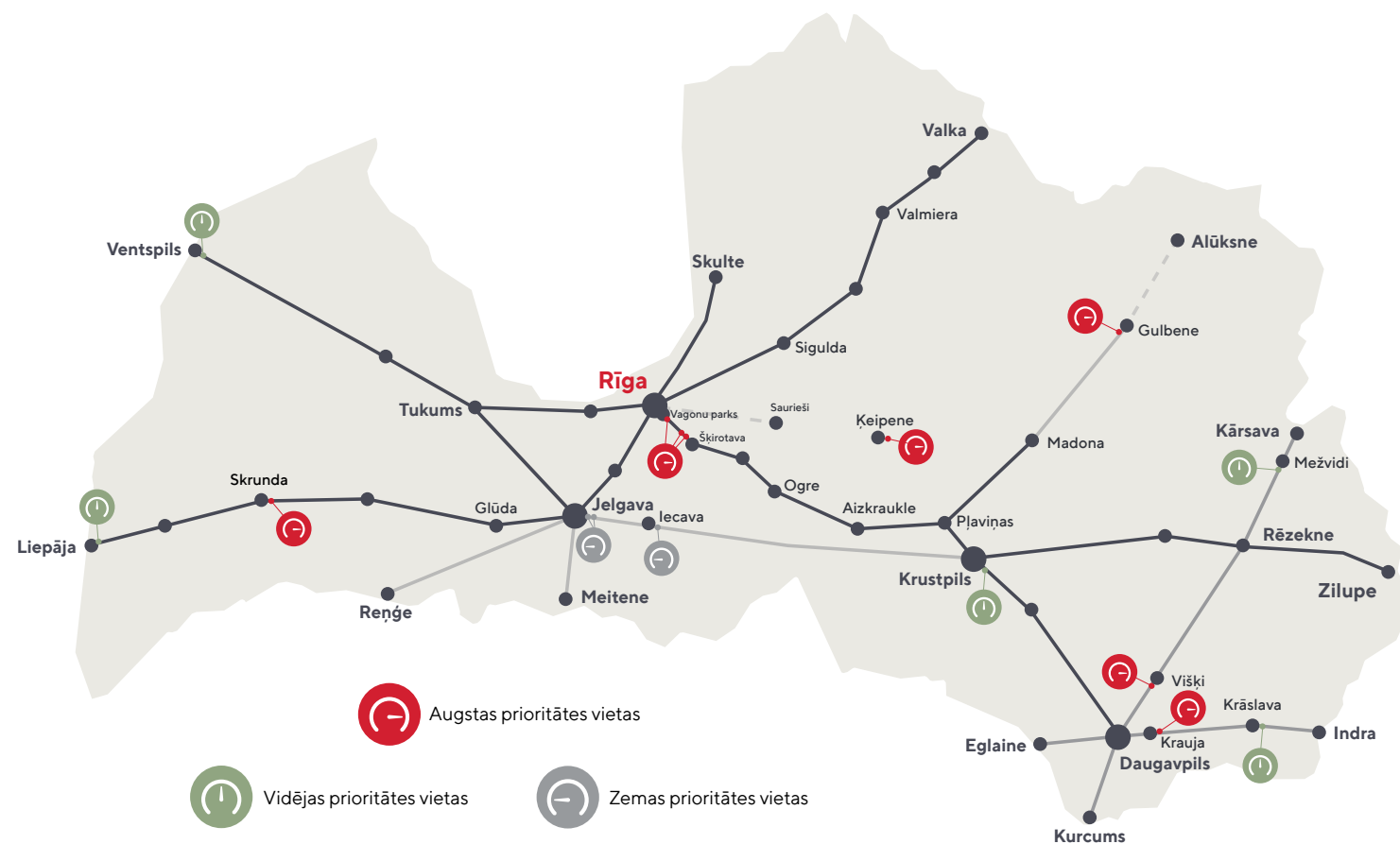


Par vienu no būtiskākajiem vides aspektiem ir uzskatāms vēsturiskais piesārņojums. Jāņem vērā, ka Latvijas dzelzceļa tīkls ir veidots laika periodā no 19.gadsimta vidus, un objektīvi lielākā daļa infrastruktūras ir būvēta un ekspluatēta laikā, kad vides aizsardzība un piesārņojuma jautājumi nebija prioritāte. Tādējādi LDz mantojumā ir saņēmis īpaši padomju laikā ar naftas produktiem piesārņotus objektus, kuros regulāri tiek veikts monitorings un pēc nepieciešamības un iespējām – izpēte un sanācija.

Lai veiktu minēto objektu uzraudzību, LDz ir izveidots un tiek uzturēts VAS “Latvijas dzelzceļš” ar naftas produktiem piesārņoto vietu reģistrs (turpmāk – Reģistrs). Tajā fiksētas 17 ar naftas produktiem piesārņotas vietas, kurās lielākoties ir uzkrājies vēsturiskais piesārņojums, kas radīts periodā pirms Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas. Tas ir liels izaicinājums, jo vēsturiski piesārņotās vietās ir augsts piesārņojuma līmenis, kas izplatās gruntī, pazemes un virszemes ūdeņos, tā likvidēšanai nepieciešamas specifiskas un dārgas tehnoloģijas, turklāt piesārņojuma radītājs mūsdienās vairs nepastāv un nav arī tieša tā tiesību pārņēmēja, tādēļ nav iespējams piemērot principu “piesārņotājs maksā”.

LDz pārvaldībā esošās piesārņotās vietas ir iedalītas augstas, vidējas un zemas prioritātes vietās atkarībā no piesārņojuma specifikas, apjoma un izplatības, kā arī potenciālās ietekmes uz plašāku vidi un sabiedrības veselību.

- Augstākā prioritāte ir 8 piesārņotajām vietām – Višķos, Skrundā, Šķirotavā (divas vietas), Gulbenē, Ķeipenē, Kraujā un Vagonu parkā, Rīgā. Augstas prioritātes piesārņojuma vietās pēc iespējas tiek veikta detalizēta izpēte, sanācijas darbi un regulāra uzraudzība (monitorings).
- Vidēja prioritāte ir vietām, kurās atrodas un slēgtās tvertnēs uzglabājas naftas produkti un to apjoms ir samērā mazs (līdz 1 000 m³). Reģistrā ir 7 vidējas prioritātes vietas.
- Zema prioritāte ir vietām, kurās atrodas un slēgtās tvertnēs uzglabājas naftas produkti mazos apjomos (līdz 70 m³). Reģistrā ir 4 zemas prioritātes vietas.





Atsevišķas vēsturiski piesārņotās vietas ir arī SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un SIA “LDZ CARGO” uzraudzībā (minētās vietas atrodas Daugavpilī, kur vēsturiski ir notikuši aktīvi ienākošo kravu šķirošanas darbi, kā arī kur galvenokārt tiek veikts lokomotīvu un vagonu remonts).

Nemot vērā vēsturiskā piesārņojuma specifiku un ar tā sanāciju saistītās izmaksas, par vienu no lielākajiem riskiem uzskatāma nespēja realizēt sanācijas darbus ierobežota finansējuma apstākļos. Lai to risinātu, LDz ik gadu vēršas pie Satiksmes ministrijas, aicinot vēsturiskā piesārņojuma sanāciju iekļaut prioritārajos valsts budžeta pasākumos, taču pagaidām tas nav realizējies. Arī 2024. gadā nosūtīta vēstule ar lūgumu iekļaut vēsturiskā piesārņojuma mazināšanu prioritāri finansējamajos budžeta pasākumos.

Vēsturiskais piesārņojums nav saistīts ar LDz darbību un vērtības ķēdi mūsdienās.

Attiecībā uz mūsdienu piesārņojumu Koncerna sabiedrību darbībā tas galvenokārt saistīts ar gaisa piesārņojumu un tā kontroli no katlu mājām un lokomotīvēm, kā arī iespējamiem riskiem degvielas uzpildes nodrošināšanā un ķīmisko vielu lietošanā, tomēr šie riski ir būtiski mazāki un vieglāk kontrolējami nekā vēsturiskā piesārņojuma jautājumi. Degvielas uzpildes un lokomotīvu emisiju jautājumi ir attiecināmi arī lejupējās vērtības ķēdes kontekstā, jo saistīti ar citiem dzelzceļa pārvadājumu veicējiem. Ciktāl degvielas uzpildi nodrošina SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”, tas kontrolē uzpildes procesu un to, lai netiktu radīts piesārņojums. Lokomotīvu izmeši ir katra pārvadātāja atbildība. Gadījumos, ja pārvadātāji rada piesārņojumu (piemēram, rodas kravu noplūdes), LDz Tehniskā inspekcija nosaka pasākumus šāda piesārņojuma likvidēšanai un pārvadātāja uzdevums ir nodrošināt šo pasākumu veikšanu.

LDz darbība nav atkarīga no ekosistēmu pakalpojumiem, kuru pieejamību varētu ietekmēt vai kuros būtiska loma varētu būt piesārņojumam un tā mazināšanai, līdz ar to šādi vides aspekti novērtējumā nav apskatīti.



 pozitīva ietekme
  negatīva ietekme
   
 Saskaņā ar 79. lpp. attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



Ar piesārņojumu saistītās rīcīpolitikas

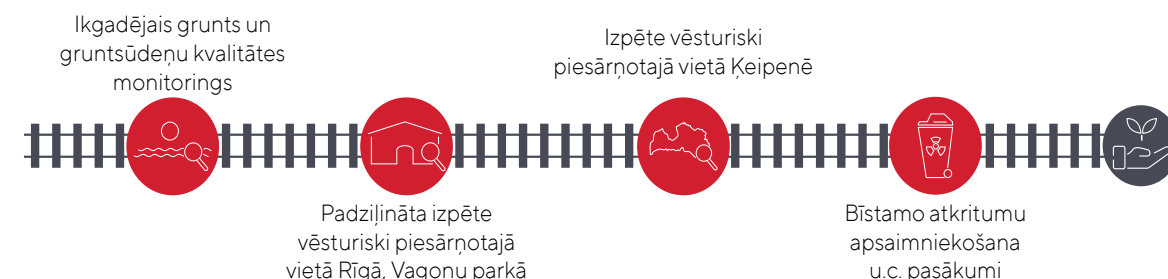
Lai nodrošinātu efektīvu un ilgtspējīgu vides aizsardzību, tostarp piesārņojuma jautājumu risināšanu, Koncernā 2021. gadā ir apstiprināta [Vides un energopārvaldības politika](#). Viens no tās uzdevumiem ir samazināt piesārņojuma izplatību vidē, tai skaitā emisijas gaisā un ūdenī, kaitīgo vielu nokļūšanu augsnē, radīto atkritumu apjomu, trokšņu un vibrāciju līmeni. Politika paredz tādus apakšuzdevumus kā efektīvu un taupīgu materiālu, izejvielu, enerģijas un dabas resursu izmantošanu, pakāpenisku dzelzceļa tīkla elektrifikāciju, grunts un gruntsūdens monitoringu, prettrokšņa un vibrāciju mazinošus pasākumus blīvi apdzīvotās vietās u.c. darbības.

Lai nodrošinātu politikā noteikto uzdevumu izpildi, VAS “Latvijas dzelzceļš” un SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” ir izstrādātas Vides un energopārvaldības programmas vidējam termiņam, kuras cita starpā paredz piesārņojuma pārvaldību. Sīkāk par minētajiem dokumentiem lasīt [98. lpp.](#) Programmās, kā minēts iepriekš, paredzēts veikt regulāru piesārņoto vietu monitoringu un pēc iespējas – izpēti un sanāciju atbilstoši pieejamo finanšu līdzekļu apjomam. VAS “Latvijas dzelzceļš” programmas īstenošanu uzrauga un koordinē Attīstības direkcija, bet valdes līmenī par šo jomu līdz ar pārējām vides ietekmes jomām saskaņā ar reglamentu atbild valdes priekšsēdētājs.

Drošības direkcijas Civilās aizsardzības un ugunsdrošības nodaļas kompetencē ir nodrošināt spēju un gatavību rīkoties ārkārtas situācijās (tostarp gadījumos, kad notiek bīstamo kravu noplūdes). Tiek īstenoti tādi pasākumi kā piemēram paaugstinātas bīstamības objektos izstrādāti un ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu (VUGD) saskaņoti Civilās aizsardzības pasākumu plāni, tiek veiktas mācības reģionos par bīstamo kravu avāriju novēršanu un civilās aizsardzības un katastrofu pārvaldīšanu sadarbībā ar VUGD vairākas reizes gadā, kā arī tiek veikti citi pasākumi. Resursi vides aizsardzības un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem tiek plānoti atbilstoši “Latvijas dzelzceļš” Koncerna investīciju plānošanas un izpildes kontroles noteikumiem” un “Latvijas dzelzceļš” Koncerna budžeta plānošanas un izpildes kontroles noteikumiem”. Par plānoto pasākumu īstenošanu un budžeta izpildi tiek sagatavotas atskaites atbilstoši iepriekš minēto dokumentu prasībām.

Ar piesārņojumu saistītās darbības un resursi

Ik gadu Vides un energopārvaldības programmas ietvaros tiek plānoti vides aizsardzības pasākumi, tostarp 2024. gadā veikts:



Papildus plānotajiem pasākumiem pēc nepieciešamības tiek veikti arī neplānoti darbi. Piemēram, 2024. gadā, plānojot iespējama infrastruktūras projekta attīstību posmā Zemitāni–Garkalne, LDz no Valsts vides dienesta saņēma informāciju, ka Garkalnes stacijas apkārtnē 1991. gadā notikusi kravas vilciena avārija, kā rezultātā vidē nonākušas dažādas piesārņojošas vielas, un uzdeva LDz veikt šīs vietas izpēti. Izpētes rezultātā bīstamo vielu piesārņojums augsnē un gruntsūdenī netika konstatēts.

Atsevišķu vēsturiski piesārņoto vietu jomā veicamie pasākumi nav realizējami īsā laikā vai ir īstenojami tikai ar Koncerna sabiedrību iesaisti. Piemēram, 2024. gadā LDz izstrādāja indikatīvu plānu par kopīgu rīcību vēsturiski ar naftas produktiem piesārņotās vietas Nr. 01934/671 Vagonu parka teritorijā sanācijai 2024.–2028. gadam, kura izstrādē un tālāko pasākumu veikšanā iesaistīts ne tikai LDz, bet arī AS “Pasažieru vilciens”, kas izmanto daļu Vagonu parka teritorijas, SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”, kura īstendotais Rail Baltica projekts potenciāli saistīts ar infrastruktūras izbūvi Vagonu parkā, kā arī Satiksmes ministrija, kuras kompetencē ir iespējamā valsts budžeta finansējuma nodrošināšana sanācijas pasākumiem.



Tāpat 2024. gadā Koncerna ietvaros uzsāktas sarunas par vēsturiski piesārņotās vietas Šķirotavā detalizētas izpēti veikšanu turpmākajos gados, lai precizētu piesārņojuma apjomu un izplatību, un turpmākos iespējamās risinājumus, tostarp to prognozējamās izmaksas.

VAS “Latvijas dzelzceļš” 2024. gada vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 37 pasākumus, kā, piemēram, vides kvalitātes monitoringu (grunts un gruntsūdens, notekūdeņu un lietus ūdeņu testēšanu, izmešu mērījumu veikšanu, piesārņoto vietu izpēti), bīstamo atkritumu apsaimniekošanu, kā arī pasākumus, kas vērsti uz uzņēmuma ietekmes uz klimatu mazināšanu, piemēram, atvēlot līdzekļus uzņēmuma SEG emisiju aprēķinu veikšanai, sertificētās vides un energopārvaldības sistēmas audita veikšanai u.c. darbībām. Galvenokārt visas darbības gan LDz, gan Koncerna uzņēmumos tiek veiktas par pašu līdzekļiem, taču būtisku vēsturiskā piesārņojuma objektu gadījumā (kā Vagonu parks) LDz regulāri vēršas pie Satiksmes ministrijas, aicinot rast publisko finansējumu sanācijas darbu veikšanai. Līdz šim finansējumu šo darbu veikšanai nav izdevies piesaistīt.

SIA “LDz CARGO” 2024. gada vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 6 pasākumus. Tie tika iedalīti trīs kategorijās: vides kvalitātes mērījumi un monitorings, bīstamo atkritumu apsaimniekošana, piemēram, ar naftas produktiem piesārņotās grunts utilizācija, apstrādāto eļļu utilizācija un citos pasākumus – energopārvaldības sistēmas pārsertifikācijā saskaņā ar LVS EN ISO 50001:2018 standarta prasībām.

SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” 2024. gadā vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros izpildīja 41 pasākumu šādās jomās: bīstamo un nebīstamo atkritumu apsaimniekošana, vides kvalitātes (piemēram, gruntsūdens, grunts, notekūdeņu u.c.) mērījumi un monitorings un piesārņoto vietu sanācija.

SIA “LDZ apsardze” 2024. gada vides aizsardzības pasākumu plānā iekļāva trīs pasākumus bīstamo atkritumu apsaimniekošanai: dzīvsudrabu, citu bīstamo vielu saturošu apgaismes elementu, spuldžu utilizāciju, skābes/sārmu/svina saturošu akumulatoru utilizāciju un elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumu utilizāciju. Šie pasākumi tika izpildīti.

Visu minēto pasākumu veikšana palīdz mazināt Koncerna uzņēmumu negatīvo ietekmi uz vidi gan jomās, kur Koncernam joprojām jārisina vēsturiskā piesārņojuma jautājumi, gan attiecībā uz vielu izmantojumu, kurām ir potenciāls radīt kaitējumu videi un cilvēkiem. Primāri šīs aktivitātes attiecas uz Koncerna uzņēmumu pašu darbību, tomēr ārējās puses tiek iesaistītas atbildīgā bīstamo atkritumu utilizēšanā un vēsturiskā piesārņojuma izpēti, monitoringa un, kad nepieciešams, sanācijas darbu veikšanā.

Turpmākie finanšu ieguldījumi piesārņojuma mazināšanas un kontroles jomā tiek plānoti katra gada budžeta ietvaros atbilstoši pieejamajam finansējumam. “Kārtībā, kādā sagatavo energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu gada plānus un pārskatus partoizpildi” “Latvijas dzelzceļš” Koncernā” ir noteikts, ka nākamā gada vides aizsardzības plāns tiek sagatavots 10 darba dienu laikā pēc kārtējā budžeta apstiprināšanas.



Ar piesārņojumu saistīti mērķrādītāji

Konkrēti piesārņojuma samazināšanas rādītāji Koncernā nav noteikti, pēc iespējas tiecoties uz to, ka vēsturiskais piesārņojums jāsamazina vai jālikvidē – atkarībā no finanšu iespējām to realizēt. Taču pārskatos par vides un energopārvaldības sistēmas vadību un Vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam izpildi ik gadu tiek norādīti faktiskie izpildījuma indikatori attiecībā uz vēsturiskā piesārņojuma monitoringu, kontroli un samazināšanu. 2024. gadā norādīti šādi izpildījuma indikatori:

Nr.p.k.	Vides aspekts, programmas galvenie uzdevumi	Mērķis	Indikators	Mērījumu veikšana	2023. gads	2024. gads
1.	Piesārņotās vietas, kam prioritāte noteikta kā augsta ⁷¹ : veikt piesārņoto vietu uzraudzību un sanāciju	Sanācija tiek veikta visās piesārņotajās vietās, atbilstoši pieejamiem finanšu līdzekļiem un vides uzraudzības institūciju prasībām	Vietu skaits	Izsaka % teritoriju skaitu, kur ir uzsākti sanācijas darbi, tiek veikts monitorings	16,67% (1 vieta no 6) – sanācijas darbi Višķos Izpildes indikators bez izmaiņām	25% (2 vietas no 8 ⁷²) – sanācijas darbi Višķos un Kraujā Lai gan izpildes indikators salīdzinājumā ar 2023. gadu ir palielinājies par vairāk nekā 8 procentpunktiem, tomēr 2024. gadā piesārņoto vietu reģistrā ir nākušas klāt divas vietas, kurām prioritāte noteikta kā augsta.
2.	Potenciāli piesārņotās vietas: veikt potenciāli piesārņoto vietu monitoringu atbilstoši vides uzraudzības institūciju prasībām	Monitorings tiek veikts visās piesārņotajās vietās, kur pieprasa vides uzraudzības institūcijas	Vietu skaits	Izsaka % teritoriju skaitu, kur tiek veikts monitorings (atbilstoši Valsts vides dienesta prasībām)	33% (6 vietās no 18) – monitorings Višķos, Skrundā, Gulbenē, Vagonu parkā un Šķirotavā (2 vietas) Izpildes indikators – palielinājies vietu skaits, kurās veikts monitorings	35,29% (6 vietās no 17) – monitorings Gulbenē, Šķirotavā (Lokomotīvu remonta centrs, Rīga), Skrundā, Vagonu parkā, Ķeipenē un Ventspilī (Depo iela 17, Ventspils) Lai gan izpildes indikators salīdzinājumā ar 2023. gadu ir palielinājies par 2,29 procentpunktiem, 2024. gadā ir aktualizēts ar naftas produktiem piesārņoto vietu reģistrs – pievienojot jaunas vietas un apvienojot jau esošās.
3.	Troksnis un vibrācijas: mazināt trokšņa no dzelzceļa transporta nelabvēlīgo ietekmi uz iedzīvotājiem	Samazināt sliežu ceļu garumu, kur jāizbūvē/jāierīko prettrokšņu barjeras/ekrāni, t.sk. zaļo augu stādījumus	Dzelzceļa līniju garums km, kur jāveic prettrokšņu pasākumus atbilstoši rīcības plāniem trokšņu samazināšanai	Kilometru (km) skaits	6,55 km ⁷⁴ Izpildes indikators – dzelzceļa līniju garums km, kur jāveic prettrokšņu pasākumi nav mainījies	6,55 km ⁷⁵ Izpildes indikators – dzelzceļa līniju garums km, kur jāveic prettrokšņu pasākumi nav mainījies

⁷¹Saskaņā ar VAS “Latvijas dzelzceļš” ar naftas produktiem piesārņoto vietu reģistru
⁷²VAS “Latvijas dzelzceļš” ar naftas produktiem piesārņoto vietu reģistrā ar augstu prioritāti 2024. gadā pievienotas divas jaunas vietas – Krauja un Ķeipene.
⁷³2024. gadā uzsākta VAS “Latvijas dzelzceļš” ar naftas produktiem piesārņoto vietu aktualizācija un optimizācija – pievienotas divas jaunas vietas (Krauja un Ķeipene) un teritorijās, kurās ir vairāki piesārņoti objekti un kuri iepriekš izdalīti kā atsevišķas piesārņotas vietas, apvienotas vienā objektā (Šķirotava, kur ir 4 atsevišķi piesārņoti objekti).
⁷⁴Atbilstoši VAS “Latvijas dzelzceļš” Rīcības plāna trokšņa mazināšanai dzelzceļa līnijām ar satiksmes intensitāti lielāku par 30 000 vilcieniem gadā laika periodam no 2019. līdz 2023. gadam. Tabulā norādīts kopējais prettrokšņa ekrānu izbūves garums (km) dzelzceļa līnijas “Rīga Pasažieru – Krustpils” posmā Rīga – Lielvārde, iekļaujot

akustiskās diskomforta zonas: Salaspils, Ikšķile, Ogre, Ķegums un Lielvārde. 2023. gadā veikta jauna LDz rīcības plāna trokšņa mazināšanai izstrāde laika posmam no 2024. līdz 2028. gadam, identificējot akustiskās diskomforta zonas un veicamos trokšņa samazināšanas pasākumus. Jaunais rīcības plāns apstiprināts ar LDz 2024. gada 15. janvāra Valdes lēmumu Nr. VL-1.6/12-2024.
⁷⁵2024. gadā uzsākta VAS “Latvijas dzelzceļš” ar naftas produktiem piesārņoto vietu aktualizācija un optimizācija – pievienotas divas jaunas vietas (Krauja un Ķeipene) un teritorijās, kurās ir vairāki piesārņoti objekti un kuri iepriekš izdalīti kā atsevišķas piesārņotas vietas, apvienotas vienā objektā (Šķirotava, kur ir 4 atsevišķi piesārņoti objekti).



VAS “Latvijas dzelzceļš” pārskats par vides un energopārvaldības sistēmas vadību un VAS “Latvijas dzelzceļš” Vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam izpildi ik gadu tiek sagatavots atbilstoši standartu ISO 14001:2015 un ISO 50001:2018 prasībām.

Gaisa, ūdens un augsnes piesārņojums

Koncernā katru gadu tiek plānoti un īstenoti vides mērījumi šādās jomās – notekūdeņu un lietus ūdeņu kvalitatīvā testēšana, grunts un gruntsūdens monitorings, katlumāju izmešu mērījumi.

Tabulā norādītie piesārņojošo vielu apjomi gaisā rodas to LDz bilancē esošo katlumāju darbības rezultātā, kuru nominālā ievadītā siltuma jauda saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 1082 “Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” atbilst B vai C kategorijas piesārņojošās darbības atļaujai un kurām saskaņā ar Dabas resursu nodokļa likumu ir jāaprēķina un jāapmaksā dabas resursu nodoklis. LDz bilancē ir viena katlumāja, kuras nominālā ievadītā siltuma jauda atbilst B kategorijai (vienāda vai lielāka par 5 MW), un 11 katlumājas, kas atbilst C kategorijai (jauda vienāda vai lielāka par 0,2 MW).

Savukārt tabulā norādītie piesārņojošo vielu apjomi ūdenī ir to LDz bilancē esošo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu darbības rezultātā izplūdē paliekošo piesārņojošo vielu daudzums, kuras saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 1082 atbilst C kategorijas piesārņojošajai darbībai.

Vides pārvaldība, tai skaitā, vides mērījumi un monitorings, LDz tiek īstenota saskaņā ar sertificētās vides pārvaldības sistēmas standartu ISO 14001:2015. Detalizēts visu mērījumu un monitoringa rezultātu atspoguļojums un analīze katru gadu tiek iekļauta vides pārvaldības sistēmas vadības pārskatā. 2025. gada pavasarī tiks sagatavots un apstiprināts vadības pārskats par 2024. gadu, kurā būs pieejami pilnīgi dati par kalendāro gadu.

Vides mērījumi un monitoringa rezultāti tiek analizēti saskaņā ar normatīvajiem aktiem, kur vides kvalitāti vērtē pēc piesārņojuma koncentrācijas un tā ikgadējām izmaiņām.

2024. gada VAS “Latvijas dzelzceļš” piesārņojošo vielu apjomi, tonnās

Piesārņojošā viela	Gaisā	Ūdenī	Zemē
Cietās izkļiedētās daļiņas PM	2,03	-	-
Cietās izkļiedētās daļiņas PM10	0,058	-	-
Cietās izkļiedētās daļiņas PM2.5	0,058	-	-
Oglekļa monoksīds (CO)	5,85	-	-
Sēra dioksīds (SO ₂)	0,19	-	-
Slāpekļa oksīdi (NO _x)	2,71	-	-
Gaistošie organiskie savienojumi (GOS)	0,008	-	-
Oglekļa dioksīds (CO ₂)	1457,45	-	-
Suspendētās vielas	-	0,006	-
Ķīmiskais skābeļa patēriņš (ĶSP)	-	0,025	-
Bioloģiskais skābekļa patēriņš (BSP5)	-	0,003	-
Kopējais slāpeklis (Nkop.)	-	0,008	-
Kopējais fosfors (Pkop.)	-	0,001	-



2024. gada SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” piesārņojošo vielu apjomi, tonnās

Tabulā norādītie piesārņojošo vielu apjomi gaisā rodas no RSS saimnieciskās darbības nodrošināšanai nepieciešamajiem piesārņojošo vielu avotiem, kā, piemēram, darbnīcām, darba galdiem, krāsošanas un slīpēšanas posteņiem u.c., kuru darbības jauda saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.1082 “Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” atbilst B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujai un par kuriem katru gadu ir jāsniedz Valsts statistikas pārskats “2–Gaiss. Pārskats par gaisa aizsardzību”.

Piesārņojošā viela	Piesārņojumu radošie procesi	Gaisā	Ūdenī	Zemē
Cietās izkļiedētās daļiņas PM10	Ražošanas procesā: metināšana, krāsošana	1.34	-	-
Petroleja	Dīzeļdegvielas uzglabāšanas procesā	0.03	-	-
Oglekļa oksīds (CO)	Ražošanas procesā: metināšana, metāla gāzes griešana un uzkarsēšana	3.88	-	-
Slāpekļa dioksīds (NO ₂)	Ražošanas procesā: metināšana, metāla gāzes griešana un uzkarsēšana	3.47	-	-
Sēra dioksīds (SO ₂)	Kurināmā sadedzināšanas rezultātā	0.18	-	-
Oglekļa dioksīds (CO ₂)	Kurināmā sadedzināšanas rezultātā	1676.72	-	-
Slāpekļa oksīdi (NO _x)	Cietā kurināmā sadedzināšanas rezultātā	0.19	-	-
Gaistošie organiskie savienojumi (GOS)	Ķīmisko vielu iztvaikošanas rezultātā	24.06	-	-
Tetrahlortilēns (C ₂ Cl ₄)	Specializētā apgērba ķīmiskās tīrīšanas rezultātā	0.02	-	-
Cietās izkļiedētās daļiņas	Ražošanas procesā: metināšana, krāsošana	1.78	-	-
Daļiņas PM2,5	Ražošanas procesā: metināšana, krāsošana	0.0024	-	-
Kālija hidroksīds (KOH)	Elektrolīta iztvaikošana	0.0001	-	-
Nātrija hidroksīds (NaOH)	Rezerves daļu mazgāšanas rezultātā	0.80	-	-



Tabulā norādītie piesārņojošo vielu apjomi gaisā rodas no CARGO saimnieciskās darbības nodrošināšanai nepieciešamajiem piesārņojošo vielu avotiem, kā, piemēram, šķembu un smilts pārkraušanas laukumiem un krāsošanas posteņiem, kuru darbības jauda saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 1082 “Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” atbilst B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujai un par kuriem katru gadu ir jāsniedz Valsts statistikas pārskats “2–Gaiss. Pārskats par gaisa aizsardzību”.

2024. gada SIA “LDZ CARGO” piesārņojošo vielu apjomi, tonnās

Piesārņojošā viela	Piesārņojošās vielas apjoms 2024. gadā, t		
	Gaisā	Ūdenī	Zemē
Cietās izkliedētās daļiņas	9,4713	–	–
Daļiņas PM10	0,1876	–	–
Daļiņas PM2,5	0,01816	–	–
Mangāns un tā savienojumi	0,00027	–	–

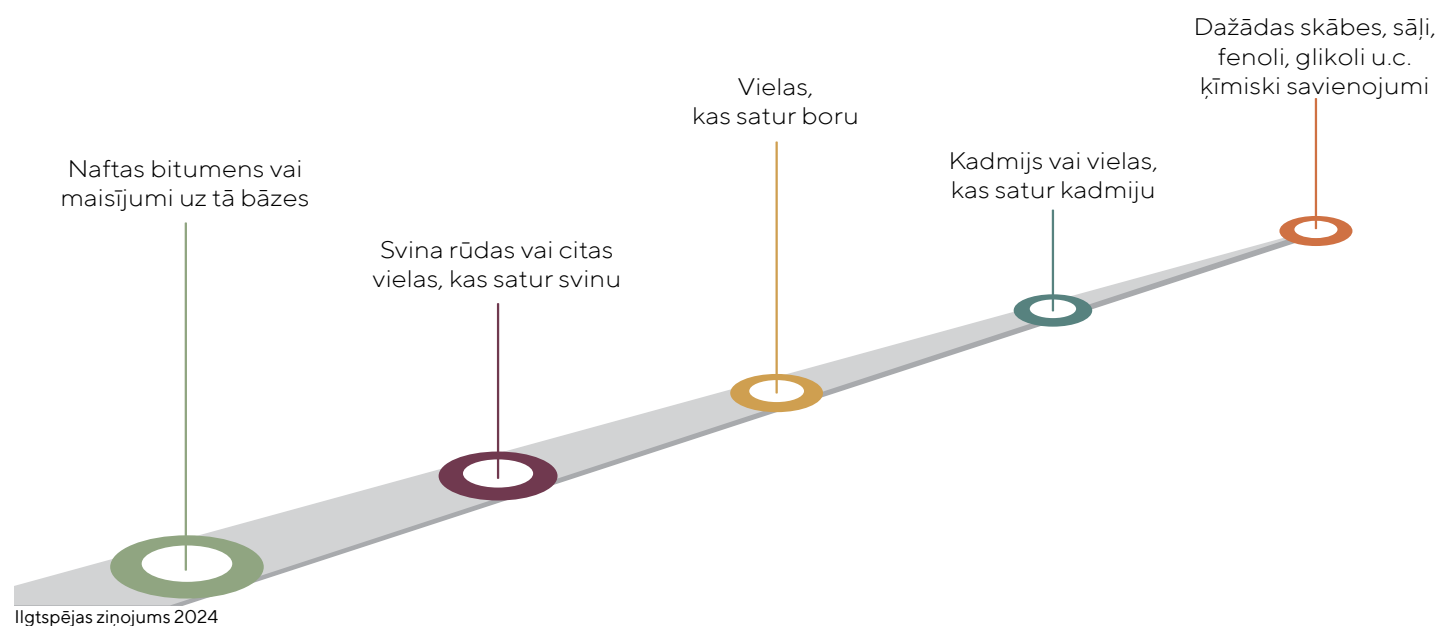
Finanšu ieguldījumi piesārņojuma mazināšanas un kontroles jomā tiek plānoti katra gada budžeta ietvaros atbilstoši pieejamajam finansējumam. “Kārtība, kādā sagatavo vides aizsardzības pasākumu gada plānus un pārskatus par to izpildi “Latvijas dzelzceļš” Koncernā” ir noteikts, ka nākamā gada vides aizsardzības plāns tiek sagatavots 10 darba dienu laikā pēc kārtējā budžeta apstiprināšanas.



Vielas, kas rada bažas, un vielas, kas rada ļoti lielas bažas

Attiecībā uz vielām, kas rada bažas, un vielām, kas rada ļoti lielas bažas, SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” Vides un energopārvaldības programmā 2021.–2028. gadam ir noteikts, ka videi kaitīgo atkritumu, tostarp arī ķīmisko vielu, apsaimniekošana ir strikti noteikta vides aizsardzības normatīvajos aktos. Tie tiek atsevišķi savākti un nodoti uzņēmumiem, kuriem ir nepieciešamās atļaujas konkrēto atkritumu veidu apsaimniekošanai. Attiecībā uz specifiskām vielām – SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” izmanto borskābi ūdens dzesēšanai un mīkstināšanai dīzeļlokomotīvēs. 2024. gadā tika patērēti 69 kg šīs vielas.

Koncerna sabiedrība “LDZ CARGO” līdzās tādiem standarta kravu veidiem kā, piemēram, graudi, šķelda, akmeņogles vai naftas produkti, 2024. gadā pēc atbilstoša pasūtītāju pieprasījuma ir pārvadājusi arī atsevišķas kravas, kuru sastāvā ir vielas, kuras ietvertas Eiropas Ķīmikāliju aģentūras veidotajos vielu, kuras rada bažas, un vielu, kuras rada ļoti lielas bažas, sarakstos⁷⁶. Atsevišķi kravu veidi, kuri satur šādas vielas, ir, piemēram:



Šādu kravu pārvadāšanā atbilstoši kravu pārvadājumu nosacījumiem, ja attiecināms, tiek ievēroti bīstamo kravu pārvadāšanas noteikumi vai citi atbilstoši noteikumi.

Kopumā 2024. gadā šādu kravu apjoms bija 19 356 tonnas, kas ir mazāk nekā 0,2% no visa pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru šajā gadā pārvadāto kravu apjoma⁷⁷.

Paredzamā ar piesārņojumu saistītā finansiālā ietekme

Koncerns, saskaņā ar Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu (ES) 2023/2772 (ESRS) prasībām, izmanto pakāpenisko pieeju informācijas atklāšanai (phase-in) par E2-6 “Paredzamā ar piesārņojumu saistītā finansiālā ietekme”, šajā ziņošanas gadā atklājot tikai kvalitatīvu informāciju.

Piesārņojuma kontrole LDz galvenokārt ir saistīta ar papildu izmaksām – vēsturiskā piesārņojuma izplatības un apjoma izpēti un sanācijas darbu veikšanu. Izpētes izmaksas LDz lielākoties spēj segt pašu spēkiem, taču augstas prioritātes vēsturiski piesārņoto vietu sanācijas izmaksas veido vairākus miljonus eiro, ko pašreizējos ekonomiskajos apstākļos LDz nevar segt no pašu līdzekļiem.

2024. gadā nav radušies pamatdarbības izdevumi un kapitālizdevumi, kas saistīti ar nopietniem incidentiem un nosēdumiem. Budžetā regulāri tiek plānoti izdevumi saistībā ar vēsturiski piesārņoto vietu kontroli un izpēti, kas ir būtisks un ilglaicīgs apgrūtinājums LDz darbībai, jo vairākas no šīm vietām mūsdienās atrodas vietās, kuras pat pēc sanācijas nebūtu izmantojamas LDz saimnieciskajā darbībā. (Viena no šādām vietām atrodas teritorijā, kur mūsdienās dzelzceļa infrastruktūra vairs vispār neatrodas un nav pat tās tuvumā, līdz ar to LDz vieta nav izmantojama ne tagad, ne nākotnē – neatkarīgi no veiktajiem piesārņojuma mazināšanas pasākumiem.)

⁷⁶ Konkrētās vielas ir atlasītas saskaņā ar KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULAS (ES) 2023/2772 (2023. gada 31. jūlijs), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2013/34/ES papildina attiecībā uz ilgtspējas ziņu sniegšanas standartiem 279. lapaspusē norādītajām definīcijām ESRS definētajiem terminiem “vielas, kas rada bažas” un “vielas, kas rada ļoti lielas bažas”

⁷⁷ Dati nav ārēji verificēti



RESURSU IZMANTOJUMS UN APRITES EKONOMIKA

Attiecībā uz resursu izmantojumu un aprites ekonomiku Koncerna ietvaros ir divi uzņēmumi, kuriem šajā jomā ir visbūtiskākā ietekme:

- VAS “Latvijas dzelzceļš”, kura darbība ir saistīta ar regulāru **infrastruktūras uzturēšanas, modernizēšanas un attīstības darbu veikšanu pašu spēkiem vai piesaistot ārējus izpildītājus**. Lai nodrošinātu infrastruktūras atbilstību mūsdienu prasībām, ir būtiski ar pietiekamu regularitāti novērtēt sliežu ceļu, kontakttīklu un citu dzelzceļa infrastruktūras elementu stāvokli, veikt to remontdarbus vai nomaiņu pēc nepieciešamības. Tas nozīmē, ka tiek izmantotas tērauda sliedes, smiltis un šķembas sliežu ceļu klātnes un nodalījuma joslas uzturēšanai, koka un dzelzsbetona gulšņi u.c. resursi. Uzturēšanas darbu veikšanas laikā līdzīgi nolietotie elementi arī veido utilizējamus atkritumus, tāpat būvniecības atkritumi veidojas arī attīstības projektu realizēšanas laikā (piemēram, izbūvējot jaunu pasažieru infrastruktūru stacijās un pieturas punktos, kur tā patlaban tiek būtiski modernizēta);
- SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” darbība ir saistīta ar **vagonu un lokomotīvu kapitālo un regulāro remontdarbu veikšanu, kā arī ritošā sastāva modernizācijas darbiem**. Tie savukārt ietver dažādu smērvielu un ķīmisku vielu izmantošanu, dažādu veidu metāla detaļu apstrādi un citu resursu apstrādi, vienlaikus radot arī atkritumus, tostarp bīstamos atkritumus, kas tiek atbilstoši apsaimniekoti un utilizēti.

Ar aprites ekonomiku saistīta ietekme, riski un iespējas

LDz nav ieviests detalizēts process resursu izmantojuma un/vai aprites ekonomikas ietekmes, risku un iespēju izvērtējumam, un būtiskākie riski tiek skatīti šī ziņojuma nolūkā veiktā ietekmes, risku un iespēju izvērtējuma ietvaros. Vienlaikus iepriekšējās sadaļās aplūkotās Vides un energopārvaldības politikas un ar to saistīto programmu ietvaros tiek analizēti šādi vides aspekti, kas ir saistīti ar resursu izmantojumu un aprites ekonomikas pamatprincipu ieviešanu:



dabas resursu un izejvielu (t.sk. siltumenerģijas un elektroenerģijas, kurināmā, ūdens resursu, degvielas, bīstamo/nebīstamo ķīmisko vielu un maisījumu) izmantošana



sadzīves un citi nebīstamie atkritumi



bīstamie atkritumi



Saskaņā ar veikto vides aspektu novērtējumu patlaban ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku saistīti aspekti nav novērtēti kā būtiski LDz vides ietekmes aspekti. SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” kā būtiski vides ietekmes aspekti novērtēta bīstamo ķīmisko vielu un maisījumu lietošana, kā arī sadzīves un bīstamo atkritumu veidošanās (piemēram, luminiscētās spuldzes un naftas produktu saturoši atkritumi). RSS Vides un energopārvaldības programmā 2021. – 2028. gadam tiek aplūkoti tikai būtiskie vides aspekti (atbilstoši standartam LVS EN ISO 14001 „Vides pārvaldības sistēmas. Prasības vadlīniju pielietošanā”) un tiek izvirzīti pasākumi to ietekmes mazināšanai. SIA “LDZ apsardze” 2024. gadā par būtisku vides aspektu, kas saistīts ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku, tika izvirzīta bīstamo atkritumu apsaimniekošana. Vides aspektu vērtēšanā netiek iesaistītas ārējās ieinteresētās puses, taču ar resursu izmantojumu un atkritumu pārvaldību saistītie jautājumi LDz darbības gadījumā neskar plašas sabiedrības vai plaša patērētāju loka intereses.

Vienlaikus LDz ir identificējis šādus ietekmes, risku un iespēju aspektus, kas ļauj turpmāk attīstīt pieeju minētajiem jautājumiem:

Apakšjoma	Ietekme			Riski	Iespējas					
Ienākošie resursi, tai skaitā, resursu izmantojums					Jaunu rezerves daļu, preču ražošana Koncerna darbības nodrošināšanai.				Ierobežots preču klāsts, kur uzņēmums varētu izmantot atkārtoti pārstrādātas/ izmantotas preces, vielas, materiālus utt.	
					Iespēju robežās tiek izmantoti otrreizējie materiāli (infrastruktūrā, remontdarbos)					
Atkritumi					Uzņēmuma darbības radītie atkritumi, t.sk., bīstamie atkritumi, nolietotā tehnika, būvniecības atkritumi u.c., tiek atbilstoši utilizēti					Bezatkritumu tehnoloģiju/risinājumu ieviešana uzņēmuma ražošanas procesos
										Augstāks atkritumu šķirošanas īpatsvars sekmētu ilgtspējīgāku atkritumu apsaimniekošanu



Ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku saistītās rīcībpolitikas

Lai nodrošinātu efektīvu resursu pārvaldību, Koncernā kopš 2021. gada ir apstiprināta [Vides un energopārvaldības politika](#), kur viens no politikas uzdevumiem ir samazināt radīto atkritumu apjomu. Šī politika ir publiski pieejama VAS “Latvijas dzelzceļš” tīmekļa vietnē. Politika paredz tādus apakšuzdevumus kā, piemēram, efektīvu un taupīgu materiālu, izejvielu, enerģijas un dabas resursu izmantošanu, kā arī ilgtspējīgu un atbilstošu radīto atkritumu apsaimniekošanas nodrošināšanu. Politikas viens no uzdevumiem – attiecībās ar sadarbības partneriem un iepirkumos, ievērojot piemērojamos tiesību aktus, dot priekšroku videi draudzīgai, energoresursus samazinošai un energoefektīvai produkcijai un pakalpojumiem, veicinot zaļos publiskos iepirkumus. Politikā nav atsevišķi noteikta atkritumu hierarhijas⁷⁸ ievērošana.

Atsevišķi SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” kopš 2021. gada ir apstiprināta Vides un energopārvaldības programma 2021. – 2028. gadam, un VAS “Latvijas dzelzceļš” kopš 2022. gada ir apstiprināta [Vides un energopārvaldības programma 2022. – 2028. gadam](#), kuras paredz detalizētākus pasākumus konkrētu vides aspektu – tostarp atkritumu – pārvaldībai. Piemēram, ir plānots ieviest sadzīves atkritumu (papīrs/ kartons, plastmasas iepakojums, stikls, bioatkritumi) šķirošanas sistēmu LDZ. Tāpat uzņēmuma pamatdarbības nodrošināšanā daļa no resursiem tiek izmantoti atkārtoti, piemēram, dzelzsbetona un koka gulšņi dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai.

Abas programmas ir izstrādātas atbilstoši VAS “Latvijas dzelzceļš” un SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” ieviestajām un sertificētajām vides pārvaldības sistēmām atbilstoši ISO 14001:2015 standartu prasībām. Tāpat atbilstoši ISO 14001:2015 standarta prasībām ir sertificēta SIA “LDZ apsardze” vides pārvaldības sistēma. Visām minētajām sistēmām tiek veikta regulāra pārsertifikācija un uzraudzības auditi, ko veic ārēja kompetenta sertifikācijas organizācija.

Darbības un resursi, kas saistīti ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku

Katru gadu Koncerna uzņēmumi sagatavo vides aizsardzības un energoefektivitātes uzlabošanas plānus konkrētajam gadam. Sīkāk par 2024. gada vides aizsardzības pasākumiem var lasīt E2-2 sadaļā ([124. lpp.](#)), kur iekļauti arī tādi pasākumi, kas saistīti ar atbildīgu resursu apsaimniekošanu, piemēram, bīstamo atkritumu un vielu atbilstošu pārvaldību.

VAS “Latvijas dzelzceļš” 2024. gada vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 37 pasākumus, tai skaitā arī bīstamo atkritumu apsaimniekošanas pasākumus. SIA “LDZ CARGO” 2024. gada vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 6 pasākumus, tai skaitā bīstamo atkritumu apsaimniekošanas pasākumus, piemēram, ar naftas produktiem piesārņotās grunts utilizācija, apstrādāto eļļu utilizācija. SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” 2024. gadā vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros izpildīja 41 pasākumu, tai skaitā arī bīstamo un nebīstamo atkritumu apsaimniekošanas pasākumus, vides kvalitātes mērījumus un monitoringu, piesārņoto vietu sanāciju. SIA “LDZ apsardze” 2024. gada vides aizsardzības pasākumu plānā iekļāva trīs pasākumus bīstamo atkritumu apsaimniekošanai un tos īstenoja. Primāri šīs aktivitātes ir saistītas ar Koncerna uzņēmumu pašu darbību un neietver tālāku vērtības ķēdi, kā arī šo darbību noteikšanā un veikšanā netiek iesaistītas citas ieinteresētās puses – izņemot sadarbību ar atbilstoši kvalificētu bīstamo atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumu, kas palīdz šīs aktivitātes praktiski realizēt.

Turpmākie finanšu ieguldījumi, tostarp aprites ekonomikas jomā, tiek plānoti katra gada budžeta ietvaros atbilstoši pieejamajam finansējumam. Saskaņā ar “Kārtību, kādā sagatavo vides aizsardzības pasākumu gada plānus un pārskatus par to izpildi “Latvijas dzelzceļš” Koncernā” nākamā gada vides aizsardzības plāns tiek sagatavots 10 darba dienu laikā pēc kārtējā budžeta apstiprināšanas. Vides aizsardzības plānos tiek iekļauti pasākumi, kas nepieciešami Koncerna sabiedrību Vides aizsardzības un/vai energopārvaldības programmās noteikto būtisko vides aspektu pārvaldībai, piemēram, nosakot veicamos pasākumus vides atļauju (B un C kategorijas piesārņojošās darbības atļauju) saņemšanai, pārskatīšanai un atjaunošanai, vides kvalitātes mērījumus un monitoringu, vides sanācijas pasākumus, t.sk., monitoringa un novērojumu urbumu ierīkošanu, atjaunošanu, apkalpošanu, piesārņotās grunts/ materiāla ekskavāciju, piesārņoto gruntsūdeņu atsūkņēšanu, piesārņojuma iekonservēšanu, utilizāciju u.c. veida pasākumus.

⁷⁸ <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/glossary/waste-hierarchy.html>



Resursu izmantojuma un aprites ekonomikas mērķrādītāji

Koncernā nav noteikti konkrēti mērķi resursu izmantojuma un aprites ekonomikas jomā. Nepieciešamība tādus noteikt tiks vērtēta nākamajos periodos.

Ienākošie resursi

Lai nodrošinātu drošu un kvalitatīvu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, tiek izmantoti dažādi materiāli – smiltis un grants, šķembas, koka un dzelzsbetona gulšņi un citi. Gadu no gada šo materiālu apjoms ir mainīgs un atkarīgs no plānoto un realizēto remontdarbu apjoma.

VAS “Latvijas dzelzceļš” pamatdarbības veikšanā izmantotie otrreizējie materiāli*:

Materiāls	2022.gads	2023.gads	2024.gads	Resursu veids
 Dzelzsbetona gulšņi lietoti (gab.)	19 383	13 148	10 616	Neatjaunīgs resurss
 Koka gulšņi un brusas lietoti (gab.)	556	883		Atjaunīgs resurss

Saskaņā ar LDz SAP sistēmas Sliežu ceļu pārvaldes tehniskās daļas modulī pieejamo informāciju. Dati nav ārēji verificēti.

Jāņem vērā, ka materiālu izvēle un to izmantošana dzelzceļa nozarē ir cieši saistīta ar satiksmes drošību, un tas tiek izvērtēts, pieņemot lēmumus par iespējamību izmantot otrreizējos materiālus.

VAS “Latvijas dzelzceļš” infrastruktūras būvniecības un remonta darbiem 2024.gadā patērētie materiāli un to apjoms:

Materiāls	2022.gads	2023.gads	2024.gads	Mērvienība	Resursu veids
 Smiltis	2 709	7 439	5 795,5	tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Grants (dolomīta šķembas)	409	312		tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Granīta šķembas	26 015	36 812	29 440,89	tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Piesūcinātie ozolkoka gulšņi	818	1 048		gab.	Atjaunīgs resurss
 Piesūcinātie skujkoka gulšņi	2 254	2 284	2 362	gab.	Atjaunīgs resurss
 Pārmijas ozolkoka brusas	1 701	1 475		gab.	Atjaunīgs resurss
 Pārmijas skujkoka brusas	3 068	3 160	2 010	gab.	Atjaunīgs resurss
 Tiltu brusas (koka)	413	226		gab.	Atjaunīgs resurss
 Dzelzsbetona gulšņi	1 516	10 671	14 841	gab.	Neatjaunīgs resurss

* Saskaņā ar LDz SAP sistēmas Sliežu ceļu pārvaldes tehniskās daļas modulī pieejamo informāciju. Dati nav ārēji verificēti.



Atsevišķi atkarīgajās sabiedrībās izmantotie dabas resursi, ar tiem saistītie materiāli un otrreizēji izmantoto materiālu apjoms 2024. gadā*:

Materiāls	2024.gads	Mērvienība	Resursu veids
Frakcionēta smilts 0-10mm frakcija**	61.5	tonnas	Neatjaunīgs resurss
Otrreizēji izmantots materiāls			
Kauliņa druskas**	1.7	tonnas	Neatjaunīgs resurss

* Koncerna sabiedrībās tiek izmantoti arī citi resursi, tostarp dažādas ķīmiskās vielas, taču tās patlaban netiek atsevišķi uzskaitītas.
** Kauliņa druskas jeb drumstalas tiek izmantotas detaļu (vārstu, cilindru vāku, korpusu, reduktoru u.c.) virsmu abrazīvai apstrādei.
Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

Līdzās iepriekšminētajiem pamatdarbībai nepieciešamajiem resursiem viens no Koncerna ikdienas vajadzībām patērētajiem resursiem ir arī ūdens, kas tiek iegūts gan no centralizētām ūdens apgādes sistēmām, ko nodrošina dažādi komersanti, gan arī no uzņēmuma īpašumā esošiem ūdens ieguves urbumiem.

Apzinoties, ka ūdens ir viens no tiem dabas resursiem, kas nevar atjaunoties tik ātri, kā tiek patērēts, ūdens resursu taupīšana ir viens no videi draudzīgas saimniekošanas pamatnosacījumiem, un arī Koncerns cenšas saimniekot pēc iespējas ilgtspējīgāk, gadu no gada pēc iespējas samazinot patērētā ūdens apjomu. Ziņojumā netiek iekļauta informācija par ūdens un citu dabas resursu patēriņu vērtības ķēdē.

		VAS “Latvijas dzelzceļš”			Koncernā
		2022. gads	2023. gads	2024. gads	2024. gads
	legūtā un izmantotā ūdens apjoms*, m³	76 415	75 808	71 058	115 055
	Radīto un attīrīto notekūdeņu daudzums*, m³	88 163	86 541	81 278	120 708

* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

Izejošie resursi

Koncerna saimnieciskās darbības rezultātā netiek radīti jauni produkti, tostarp patēriņa preces, tādēļ izejošo resursu kontekstā Koncerns galvenokārt raugās uz dažāda veida atkritumiem, tostarp arī bīstamajiem un otrreiz pārstrādājamiem atkritumiem.

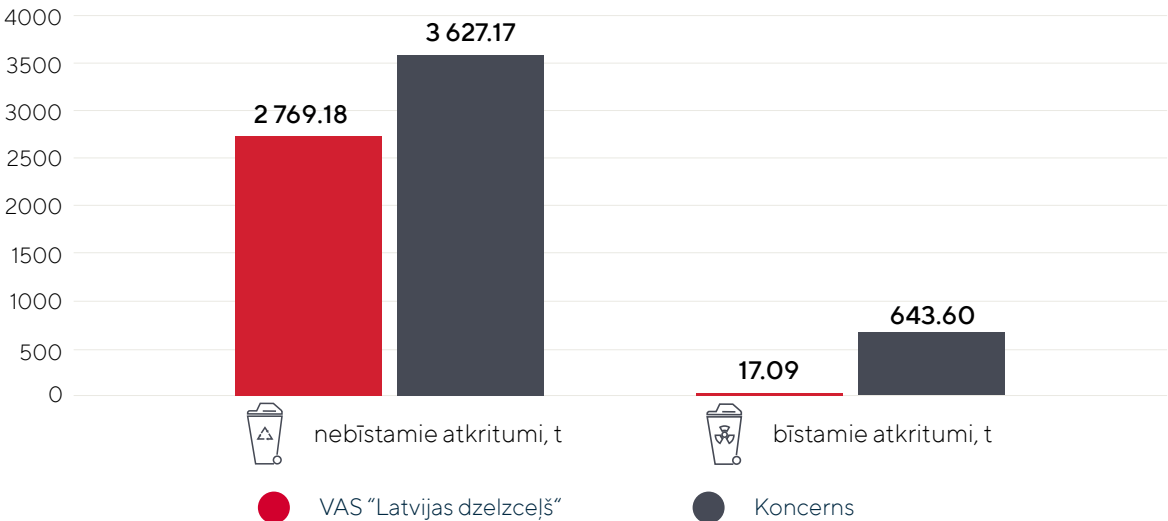
Attiecībā uz faktisko atkritumu tālāko apstrādi (t.i., cik liela proporcija šo atkritumu tiek sagatavota atkalizmantošanai, reciklēšanai u.c. darbībām, kā arī apglabāta atkritumu poligonos) LDz nav pieejama detalizēta informācija. Lai tādu iegūtu, 2024. gada pavasarī LDz veica savu sadarbības partneru – atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumu – aptauju. Tās ietvaros tika saņemtas astoņas atbildes no 28 atkritumu apsaimniekotājiem, kas kopumā apsaimnieko ap 72% LDz nodoto atkritumu. Lielākā daļa šo uzņēmumu, izņemot vienu, nevarēja sniegt precīzu informāciju par tālāko rīcību ar tiem nodotajiem atkritumiem. Viena atkritumu apsaimniekošanas uzņēmuma sniegtā informācija par tālāko atkritumu apstrādi rosināja LDz sākt apsvērt mērķtiecīgāku atkritumu šķirošanas veicināšanu, sākot ar Koncerna uzņēmumu administratīvajām ēkām un telpām.

Papildus tam aptaujas ietvaros atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem tika vaicāts par to gatavību sniegt LDz informāciju par SEG emisiju apjomu, kas tiek radīts no LDz savāktu atkritumu tālākā apstrādē (lai nodrošinātu precīzākas informācijas ieguvu klimata pārmaiņu sadaļai – sk. iepriekš). Arī šādu informāciju spēja nodrošināt tikai viens uzņēmums.



2024. gadā Koncerna darbības laika radušos nebīstamo un bīstamo atkritumu apjoms*:

	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncernā
	2024. gads	
Nebīstamo atkritumu daudzums, t	2769.18	3627.17
Nebīstamo atkritumu sadalījums pa apstrādes veidiem, t:	2769.18	3627.17
sagatavošana atkalizmantošanai	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
reciklēšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
sadedzināšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
apglabāšana poligonos	Nav pieejama ticama informācija (bet ticami, ka lielākā daļa nodotā apjoma)	Nav pieejama ticama informācija (bet ticami, ka lielākā daļa nodotā apjoma)
Bīstamo atkritumu daudzums, t	17.09	643.60
Bīstamo atkritumu sadalījums pa apstrādes veidiem, t:	17.09	643.60
sagatavošana atkalizmantošanai	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
reciklēšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
sadedzināšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
apglabāšana poligonos	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija



* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.



Atkritumu kategorijas un to sasaiste ar Koncerna veiktajām darbībām*, t:

2024. gads			VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncerns	
Atkritumu kategorijas		Rašanās veids	Atkritumu veids	Radītais daudzums, t	
Sadzīves atkritumi				2 619,37	3 038,33
Papīrs, kartons				0,09	1,31
Stikls		Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi (ražošanas vai administratīvo procesu ietvaros)	Nebīstamie atkritumi	5,70	5,73
Koks				28,14	28,14
Alumīnijs				0,01	0,01
Plastmasa				0,01	0,01
Būvniecības atkritumi				99,78	120,95
Azbestu saturoši būvmateriāli		Ēku un būvju likvidēšanas procesā	Bīstamie atkritumi	4,68	4,68
Nolietotas riepas			Nebīstamie atkritumi	10,45	10,56
Eļļas filtri		Lietošanas gaitā vai ražošanas procesā	Bīstamie atkritumi	5,57	5,57
Maza izmēra iekārtas**				0,15	0,15
Datortehnika un biroja tehnika		Nolietotā, novecojusī vai bojātā tehnika	Nebīstamie atkritumi	5,33	5,68
Nešķīrotas baterijas un akumulatori		Tehnikas darbības rezultātā		0,15	0,31
Bīstamas vielas saturošas tipogrāfijas krāsas atkritumi		Drukas iekārtu darbības rezultātā		1,60	1,60
Luminiscentās spuldzes un citi dzīvsudrabu saturoši atkritumi		Lietošanas gaitā	Bīstamie atkritumi	0,07	0,07
Absorbenti, filtru materiāli, slaucīšanas materiāls un aizsargtērpi, kas piesārņoti ar bīstamajām vielām		Ražošanas procesā		0,01	94,30
Dzīvsudrabu, citu bīstamo vielu saturošu apgaismes elementu, spuldžu utilizācija		Lietošanas gaitā		0,11	0,11
Citas motoreļļas, pārneseļu eļļas un smēreļļas			0,05	99,45	



Atkritumu kategorijas un to sasaiste ar Koncerna veiktajām darbībām*, t:

2024. gads			VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncerns
Atkritumu kategorijas	Rašanās veids	Atkritumu veids	Radītais daudzums, t	
Citas emulsijas	Gaisa kompresoru darbība	Bīstamie atkritumi	3,60	3,60
Nolietoti kabeļi, kuri neatbilst 70410 klasei	Enerģētikas infrastruktūras uzturēšana	Nebīstamie atkritumi	0,06	0,06
Naftas produktus saturoši atkritumi	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		1,00	329,20
Organiskos šķīdinātājus vai citas bīstamas vielas saturoši krāsu un laku atkritumi		Bīstamie atkritumi	0,10	0,10
Bīstamus komponentus saturošas nederīgas elektriskās un elektroniskās iekārtas, kuras neatbilst 200121 un 200123 klasei	Enerģētikas infrastruktūras uzturēšana		0,10	0,10
Liela izmēra atkritumi		Nebīstamie atkritumi	0,09	0,09
Nederīgas iekārtas, kuras satur citus bīstamus komponentus, nevis 160209, 160210, ...		Bīstamie atkritumi	0,06	0,06
Metālapstrādes atkritumi	Pēc vagonu abrazīvas attīrīšanas		-	354,04
Ogļu kvēpi, smagie pelni, izdedži un sodrēji	Smēde	Nebīstamie atkritumi	-	1,58
Ielu tīrīšanas atkritumi	Pēc vagonu remonta		-	60,34
Nehlorētās minerālās moteoreļļas, pārnesumu eļļas un smēreļļas	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		-	4,67
Koks, stikls vai plastmasa, kas sastāv no bīstamām vielām	Koka gulšņi		-	38,96
Augsnes attīrīšanas cietie atkritumi, kuri satur bīstamas vielas	Pēc vagonu mazgāšanas (cietā veidā)	Bīstamie atkritumi	-	50,54
Lietošanai nederīgs antifrīzs			-	2,07
Citurošā neminēti komponenti	Ražošanas procesā	Nebīstamie atkritumi	-	0,20

* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.
** Maza izmēra iekārtas (neviens ārējais izmērs nepārsniedz 50 cm), tai skaitā māsasaimniecības preces, patērētāju iekārtas, gaismekļi, skaņas vai attēlus demonstrējošas iekārtas, elektriski un elektroniski instrumenti, monitoringa un kontroles instrumenti, automātiskie sadalītāji, un citas iekārtas.



Paredzamā ar aprites ekonomiku saistītā finansiālā ietekme

LDz līdz šim nav detalizēti vērtējis iespējamo finansiālo ietekmi, kāda varētu rasties, mazinot pirmreizējo materiālu izmantošanu vai arī, gluži otrādi, nemainot pašreizējo pieeju. Tomēr kā potenciālu risku var vērtēt to, ka VAS “Latvijas dzelzceļš” un SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” saimnieciskās darbības veikšanai ir jāizmanto specifiski resursi, attiecīgi ir ierobežots preču klāsts, kur Koncerns varētu izmantot atkārtoti pārstrādātas/izmantotas preces, vielas, materiālus u.tml. Vienlaikus – jomās, kur līdzvērtīgas kvalitātes, stiprības un drošības materiāli tiek izstrādāti, tie ar samērā augstu ticamības pakāpi sākotnēji būs būtiskāki dārgāki iegādē un, iespējams, to eksperimentālās dabas dēļ arī ar augstāku riska pakāpi izmantošanas laikā. Tādēļ resursu nomaiņa uz apritīgākiem materiāliem tiek vērtēta piesardzīgi, primāri vērtējot to ietekmi uz izmaksām un, jo īpaši, uz satiksmes drošību.

Vienlaikus katru gadu Koncerna uzņēmumi atvēl finansiālos resursus, lai nodrošinātu atbilstošu uzņēmumu darbībā radīto atkritumu, tai skaitā bīstamo atkritumu, utilizāciju. Šajā jomā Koncerns saskata potenciālas iespējas, tostarp samazināt finanšu izdevumus, pakāpeniski attīstot bezatkritumu tehnoloģijas ražošanas procesos (detalizēts izvērtējums patlaban nav veikts) un paaugstinot atkritumu šķirošanas īpatsvaru, kas ļautu samazināt izmaksas par atkritumu nodošanu to apsaimniekotājiem.



03

SOCIĀLIE ASPEKTI



PAŠU PERSONĀLS

Ar personālu saistītu ietekmes, risku un iespēju faktoru mijiedarbība ar stratēģiju un darbīmdarbības modeli

2024. gadā turpinājās VAS “Latvijas dzelzceļš” un Koncerna uzņēmumu darbības efektivitātes veicināšanas un izmaksu samazināšanas pasākumi, pārskatot biznesa, organizatoriskos un tehnoloģiskos procesus, ar mērķi nodrošināt Koncerna konkurētspējīgu un ilgtspējīgu darbību nākotnē. Mērķtiecīgi veicot funkciju pārskatīšanu un organizatoriskās struktūras izmaiņas, turpinājās arī darbinieku skaita samazināšanās valdošajā uzņēmumā un Koncernā kopumā, taču, neraugoties uz to, LDz joprojām ir viens no lielākajiem darba devējiem Latvijā. Kopumā Koncernā 2024. gada 31. decembrī bija 5084 darbinieki, tostarp 3311 no tiem strādāja VAS “Latvijas dzelzceļš”.

Būtiski, ka LDz struktūrvienības atrodas visā Latvijas teritorijā, kur uzņēmuma darbinieki nodrošina kvalitatīvu un drošu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu. Liela daļa darbinieku joprojām strādā Latgales reģionā, kur atrodas būtiski dzelzceļa satiksmes mezgli gan kravu, gan pasažieru pārvadājumiem. Tādējādi LDz šajā reģionā ir uzskatāms par būtisku nodarbinātības veicinātāju – šajā reģionā strādā 984 valdošā uzņēmuma darbinieki (skaits 2024. gada 31. decembrī).

Ņemot vērā Koncerna darbības virzienus, LDz ir viens no darba tirgus dalībniekiem, kur ir pieejams visplašākais profesiju spektrs – no specializētu tehnisko darbu veicējiem dažādās dzelzceļa profesijās līdz inženiertehniskajam personālam ar augsta līmeņa kvalifikāciju un administratīvajām profesijām. Tāpat atkarībā no Koncerna uzņēmumu specifikas tajos strādā drošības pakalpojumu sniedzēji, ražošanas speciālisti, loģistikas ekspeditori u.c.

Zinošs un izglītots personāls, kas nodrošina Koncerna uzņēmumu stabilu darbību un ir pamatā tā veiksmīgai attīstībai un izaugsmei, ir viens no svarīgākajiem Koncerna resursiem – jo īpaši ņemot vērā izaicinājumus, ar ko patlaban saskaras dzelzceļa nozare (nozares fundamentāla pārorientācija no kravu uz pasažieru pārvadājumiem, kā arī uz ciešāku integrāciju Eiropas dzelzceļa telpā, kas prasa atšķirīgas prasmes un kvalifikāciju). Tādēļ būtiska nozīme ir nepārtrauktai darbinieku kvalifikācijas celšanai un profesionālo iemaņu pilnveidošanai. VAS “Latvijas dzelzceļš” ir izveidojis savu Mācību centru, kas nodrošina Koncerna darbiniekiem, dzelzceļa nozares uzņēmumiem un sadarbības partneriem atbilstošas specializētas mācību programmas un ir vienīgais Mācību centrs Latvijā, kas nodrošina apmācības darbam dzelzceļa nozarē nepieciešamo sertifikātu iegūšanai (piemēram, darbam ar bīstamajām kravām).

Visos Koncerna uzņēmumos tiek īstenota taisnīga un normatīvajiem aktiem atbilstoša attieksme pret darbiniekiem, veidota droša un veselībai nekaitīga darba vide un uzņēmums rūpējas par darbinieku fizisko un sociālo labklājību. Jāuzsver, ka līdztekus valsts noteiktajām sociālajām garantijām ikvienam LDz darbiniekam atbilstoši starp LDz un Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību (LDzSA) noslēgtajam Darba koplīgumam ir ieviestas papildu garantijas.

Sadarbība ar LDzSA ir ļoti būtisks instruments ar darbiniekiem saistītu jautājumu risināšanai, tostarp ekonomiski sarežģītos apstākļos, ar kādiem saskaras dzelzceļa nozare Latvijā. Arodbiedrība pārstāv darbinieku intereses tādās jomās kā darbinieku labbūtība un sociālā aizsardzība, tiesības, attīstība, motivācija, darba drošība un arodveselība, kā arī darbinieku iesaistē uzņēmuma attīstībā.



Apakšjoma		Ietekme		Riski		Iespējas
Darba nosacījumi	+	Sociālā aizsardzība darbiniekiem, caurspīdīga darba laika plānošana, attālināta darba iespējas, atbalsts ģimenēm ar bērniem				
	+	Spēkā esošs koplīgums, aktīva sadarbība ar arodbiedrību un atbalsts dalībai tajā		Koplīguma samērojamība ar uzņēmuma iespējām un reālo situāciju. Atsevišķu tā sadaļu attiecināmība tikai uz daļu darbinieku (arodbiedrības biedriem)		Sekmīgs dialogs ar arodbiedrību, kopīgu risinājumu meklēšana problēmsituācijām (īpaši nozares mēroga izaicinājumiem) Koplīgums kā instruments būtisku darba attiecību jautājumu risināšanai sistēmiskā līmenī
	+	Efektīva darba aizsardzības sistēma		Jebkādu negadījumu vai nelaimes gadījumu ietekme uz uzņēmuma finansiālo situāciju un darbības nepārtrauktību Epidēmiju un citu ārkārtas notikumu izraisītas psihoemocionālas sekas		
	-	Nozares ekonomiskās situācijas negatīvo izmaiņu ietekme uz darba devēja iespējām nodrošināt konkurētspējīgu atalgojumu, efektīvu motivācijas sistēmu, ilgtermiņā stabilu nodarbinātību un sociālo aizsardzību		Paaugstināta darbinieku mainība, darba kvalitātes kritums un/vai nespēja piesaistīt jaunus, kvalificētus speciālistus. Iespējamās neapmierinātības eskalēšanās arodbiedrības līmenī		
	-	Nepietiekami ieguldījumi darbinieku labbūtībā un efektīvā informācijas apritē visos Koncerna līmeņos				Mūsdienīgas, ērtas, elastīgas darba vides attīstīšana un nodrošināšana darbiniekiem. Efektīvas iekšējās komunikācijas veicināšana
	+	Uzsākta darba vides standarta izveide un iekšējās kultūras maiņas programma, kas ietver arī aktīvu komunikāciju visu līmeņu vadītāju un darbinieku starpā				



Apakšjoma	Ietekme	Riski	Iespējas
Vienlīdzīga attieksme un iespējas visiem	Uzņēmumā ir nozares specifikai samērā augsts sieviešu īpatsvars (35%)		
	Nav bijusi pietiekami sistēmiska pieeja apmācību un izaugsmes jautājumiem	Pieaugoša konkurence par speciālistiem nozarē	Spēja piesaistīt un noturēt augstāka līmeņa ekspertus un veicināt uzņēmuma attīstību, nodrošinot atbilstošus izaugsmes apstākļus
		Dzelzceļa profesiju prestiža samazināšanās, kas mazina jauniešu interesi apgūt Koncernam nepieciešamās specialitātes un attiecīgi samazinās speciālistu pieejamība darba tirgū	LDz Mācību centra potenciāla attīstība, sekmējot gan LDz, gan nozarei kopumā nepieciešamo ekspertu izglītošanu (t.sk., ne tikai Latvijas mērogā)
		Potenciāla kompetenču un profesionalitātes līmeņa samazināšanās, nespēja noturēt augsta līmeņa speciālistus	
Citas ar darbu saistītas tiesības	Personāla datu apstrādē, drošības un privātuma nodrošināšanā tiek ievērotas augstas prasības un principi	Nepilnības personāla datu apstrādē var radīt Vispārējās datu aizsardzības regulas pārkāpumu	



pozitīva ietekme



negatīva ietekme



Saskaņā ar 79. lpp. attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



Ar personālu saistītas rīcībpolitikas

Koncernā ir spēkā **Personāla vadības un atalgojuma politika**. Tās mērķis ir noteikt vienotas personāla vadības, attīstības un atalgojuma vadlīnijas, nostādnes, pamatprincipus, galvenās atbildības un darbības jomas visā Koncernā, un to kā vienu no Koncerna būtiskajām politikām apstiprina LDz padome. Šī politika nosaka, ka darbinieki ir svarīgākais LDz stratēģiskais resurss, kas rada un attīsta uzņēmuma vērtības un nodrošina tā konkurētspēju pakalpojumu tirgū. Personāla vadības procesi LDz tiek organizēti un vadīti tā, lai uzturētu un attīstītu uzņēmuma vērtības – izaugsmi, drošību un sinerģiju – un tās izprastu un ievērotu visi darbinieki.

Personāla vadības un atalgojuma politikas pamatuzdevums ir nodrošināt profesionālu un lojālu darbinieku nodarbinātību, sekmēt darbinieku motivāciju sasniegt Koncerna mērķus, kā arī veicināt ikviena darbinieka iesaistīšanos darba izpildes kvalitātes uzlabošanā. Vienlaikus politikas mērķis ir nodrošināt darbiniekiem atbilstošu un konkurētspējīgu darba samaksu par viņu darbu un ieguldījumu un veicināt darbinieku kompetenču attīstību. Tādējādi šī politika regulē Koncerna uzņēmumu ietekmes un palīdz vadīt riskus, kas saistīti ar darba vides un darbinieku sociālās aizsardzības jautājumiem. Saskaņā ar LDz valdes reglamentu par personāla vadības jomu kopumā ir atbildīgs valdes priekšsēdētājs. Par praktiskiem jautājumiem atbildīgs ir valdošā uzņēmuma personāla direktors, kā arī katras Koncerna sabiedrības personāla vadītāji un speciālisti. Personāla vadības un atalgojuma politika ir pieejama LDz iekštīklā, kā arī publicēta [ārējā tīmekļa vietnē](#).

Tāpat Koncernā ir spēkā **Darba aizsardzības politika**, kuras mērķis ir noteikt “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību darba aizsardzības pārvaldības principus un rīcības virzienus, ievērojot darba aizsardzības jomu reglamentējošo normatīvo aktu prasības, lai radītu un nodrošinātu darbinieku dzīvībai un veselībai drošu un nekaitīgu darba vidi. Ņemot vērā, ka dzelzceļš ir paaugstinātas bīstamības objekts, darba drošība ir ļoti būtisks aspekts tā darbībā – gan cilvēku veselības un dzīvības kontekstā, gan tādēļ, ka nelaimes gadījumi, kas skar darbiniekus, rada riskus arī uzņēmuma darbībai. Šī politika regulē Koncerna uzņēmumu ietekmes un palīdz vadīt riskus, kas saistīti ar darba drošību un veselību. Par darba aizsardzību ir atbildīga LDz Tehniskā inspekcija, kura pārrauga gan darba aizsardzības, gan satiksmes drošības jautājumus. Saskaņā ar LDz valdes reglamentu Tehniskās inspekcijas jautājumi ir valdes locekļa komercjautājumos pārvaldībā. Darba aizsardzības politika un ar to saistītie dokumenti ir pieejami visiem darbiniekiem LDz iekštīklā.

Savukārt **Ētikas kodekss** apkopo Koncerna valdošā uzņēmuma un atkarīgo sabiedrību komercdarbības labās prakses un darbinieku profesionālās ētikas un uzvedības pamatprincipus. Šajā dokumentā ir ietverti dažādi Koncernam būtiski aspekti, tostarp arī cilvēktiesības, vienlīdzīgas iespējas un savstarpējā cieņa, darba drošība, satiksmes drošība, profesionālā darbība un politiskā darbība. Tāpat kodeksā ir aprakstīti uzņēmuma pamatprincipi vides aizsardzībā un dabas resursu izmantošanā, godīgas uzņēmējdarbības principi, informācijas aizsardzības pamatprincipi, kā arī sadarbība ar klientiem, piegādātājiem un sabiedrību. Ētikas kodeksā ietvertos principus ievēro visi Koncerna darbinieki, pildot darba un amata pienākumus, savstarpējā saskarsmē, kā arī attiecībās ar akcionāru vai dalībnieku, valsts, pašvaldību un nevalstiskām institūcijām, klientiem, piegādātājiem un citām trešajām personām. Ētikas kodekss ir pieejams visiem darbiniekiem LDz iekštīklā, kā arī publicēts [ārējā tīmekļa vietnē](#). 2024. gadā ir apstiprināta jauna Ētikas kodeksa redakcija, uzlabojot tā uztveramību darbiniekiem.

Par iespējamām Ētikas kodeksa pārkāpumiem ir iespēja ziņot, un saņemtos ziņojumus izskata LDz valdes izveidota Ētikas komisija.

Koncerna darbība ir balstīta uz starptautiski pieņemto praksi cilvēktiesību principu aizsardzībā, līdz ar to Koncerns nepieļauj cilvēktiesību aizsardzības principu pārkāpumus Koncerna ikdienas darbībā, kā arī sadarbības partneru un piegādātāju darbībā, tostarp Ētikas kodeksā paredzot, ka visiem darbiniekiem ir vienlīdzīgas iespējas, neatkarīgi no tautības, rases, reliģiskās pārliecības, vecuma, dzimuma, seksuālās orientācijas, politiskajiem uzskatiem u.c. diskriminācijas veidiem.

Darbinieki tiek pieņemti darbā, balstoties uz to profesionālo kvalifikāciju un pieredzi. Lēmumi tiek pieņemti stingrā saskaņā ar tiesību aktiem un balstoties tikai uz objektīviem un pamatojamiem kritērijiem. Koncernā netiek pieļauta diskriminācija darba vietā, tiek nodrošināts, ka darba izpildes novērtējums, izaugsmes iespējas un atalgojuma līmenis balstās tikai uz objektīviem kritērijiem, kā arī iekšējiem un ārējiem normatīvajiem aktiem, un nav saistīts ar darbinieka personiskajām pazīmēm.



Darbinieki tiek pieņemti darbā, balstoties uz to profesionālo kvalifikāciju un pieredzi. Lēmumi tiek pieņemti stingrā saskaņā ar tiesību aktiem un balstoties tikai uz objektīviem un pamatojamiem kritērijiem. Koncernā netiek pieļauta diskriminācija darba vietā, tiek nodrošināts, ka darba izpildes novērtējums, izaugsmes iespējas un atalgojuma līmenis balstās tikai uz objektīviem kritērijiem, kā arī iekšējiem un ārējiem normatīvajiem aktiem, un nav saistīts ar darbinieka personiskajām pazīmēm.

Koncerns vēršas pret jebkādiem cilvēktiesību pārkāpumu gadījumiem, maksimāli ātri reaģējot uz situāciju un pieņemot attiecīgos lēmumus.

Līdzvērtīgas prasības LDz izvirza arī saviem sadarbības partneriem – 2024. gadā ir izstrādāta jauna Sadarbības partneru ētikas kodeksa redakcija, kuru tuvākajā laikā paredzēts izskatīt un apstiprināt valdē. Sīkāka informācija iekļauta sadaļā par vērtību ķēdē strādājošajiem ([159. lpp.](#)).

Attiecības starp darba devēju un darbiniekiem LDz regulē **Koncerna darba koplīgums**, kurā bez ārējos tiesību aktos noteiktajām sociālajām garantijām ikvienam LDz darbiniekam paredzētas papildu garantijas dažādām dzīves situācijām, kā arī darba devēja nodrošināti darba vidi uzlabojoši un darbinieka labklājību un motivāciju veicinoši pasākumi. Koplīgums, kuru paraksta LDz valde un Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrības vadība un kas tiek regulāri pārskatīts atbilstoši aktuālajai situācijai (tostarp ekonomiskajiem apstākļiem), ir pieejams visiem LDz darbiniekiem Koncerna iekšīklā, ievietojot tajā aktuālo versiju ikreiz, kad tiek pagarināts esošais vai noslēgts jauns koplīgums.

LDz Koncerna uzņēmumu **fizisko personu privātuma politika**, kas pieejama visiem darbiniekiem iekšīklā, kā arī tās izvilkums publicēts LDz [tīmekļa vietnē](#), tostarp nosaka arī darbinieku personas datu aizsardzību, kuras pārkāpumi prasību neievērošanas gadījumā varētu radīt būtisku kaitējumu uzņēmumam.

Lai uzlabotu darbinieku motivācijas un atalgojuma sistēmu, tostarp nodrošinot iespēju piesaistīt un noturēt augsti kvalificētus speciālistus noteiktās jomās, saglabāt un uzlabot kompetenču un profesionalitātes līmeni visā Koncernā, 2024. gadā uzsākts darbs pie atalgojuma sistēmas pārskatīšanas, izvērtējot amatu grupu klasifikāciju un nosakot atalgojuma parametrus. 2025. gadā šis darbs tiks turpināts.



Procesi darbinieku iesaistei ietekmes jautājumos

VAS “Latvijas dzelzceļš” regulāri (vidēji reizi divos gados), iesaistot ārpakalpojumu, veic **visu Koncerna uzņēmumu darbinieku aptauju**, kuras mērķis ir veikt visaptverošu Koncerna darbinieku piesaistības (apmierinātības, iesaistīšanās, motivācijas, lojalitātes) pētījumu. Galvenie pētījuma uzdevumi ir identificēt stiprās un vājās puses darbinieku piesaistības jomā un noteikt prioritātes darbinieku piesaistības līmeņa paaugstināšanai, veikt ar informāciju, komunikāciju un darbinieku labbūtību saistītu jautājumu izpēti. Pētījuma ietvaros tiek iekļauti arī jautājumi par uzņēmuma reputāciju darbinieku acīs (uzņēmums kā darba devējs, uzņēmums kā sociāli atbildīgs komersants u.c.). Darbinieku aptaujāšana pētījumu vajadzībām notiek tiešsaistes, kā arī papīra anketu formā, lai nodrošinātu iespējami plašāku darbinieku dalību. Patlaban Koncerna rīcībā esošais jaunākais darbinieku pētījums tika veikts 2023.gada sākumā.

2024. gadā LDz valde, identificējot nepieciešamību transformēt iekšējo kultūru un padarīt to atbilstošāku dinamiskajiem ārējās vides izaicinājumiem (tostarp šī nepieciešamība identificēta arī, analizējot iepriekšminētā darbinieku pētījuma rezultātus), uzsāka **iekšējās kultūras maiņas programmu “Virzības algoritms”**. Programmu izstrādāja un ievieš Komunikācijas direkcija. Šīs programmas ietvaros tiek uzlabota arī tiešā komunikācija starp vadību un darbiniekiem, tostarp darbinieki ir aicināti ziņot par aktualitātēm darba vidē, uzdot sev interesējošos jautājumus Koncerna vadībai, un atbildes uz jautājumiem tiek publicētas LDz intranetā un darbinieku portālā. Tāpat ir iedibināta ikmēneša vadības tikšanās ar plašu augstākā un vidējā līmeņa vadītāju loku (vidēji ap 100 dalībniekiem), lai pārrunātu būtiskākos jaunumus, izmaiņas un nākotnes attīstību Koncernā.

LDz specifiski nav veicis minēto aktivitāšu efektivitātes novērtējumu, taču ticami, ka tas atspoguļosies nākamo darbinieku aptauju un pētījumu rezultātos.

Darba aizsardzības jomā Tehniskā inspekcija nodrošina, ka **ik gadu darbinieku pilnvarotie pārstāvji piedalās darba vides risku novērtējuma veikšanā darba vietās**, tādējādi pārstāvēdami darbinieku viedokli un redzējumu un iesaistoties darba vides uzlabošanā visos Koncerna uzņēmumos.

Attiecībā uz LDz klimata ietekmes mazināšanu netiek iesaistīti visi darbinieki, taču Vides un energopārvaldības sistēmas ietvaros energoefektivitātes, atjaunīgo energoresursu ieviešanas un citu pasākumu plānošanā tiek iesaistīti darbinieki, kuri ikdienā strādā ar elektroenerģijas, siltumenerģijas un transporta enerģijas patēriņa jautājumiem. Par šajā jomā veiktajiem pasākumiem sīkāka informācija pieejama sadaļā Klimata pārmaiņas ([99.lpp.](#)).



Procesi negatīvās ietekmes novēršanai un kanāli bažu paušanai ar darba vidi saistītos jautājumos

Koncerna Ētikas kodeksā ir ietverta iespēja ētikas normu pārkāpuma vai aizdomu par pārkāpumu gadījumā vērsties pie sava vadītāja vai Koncerna Ētikas komisijas, kuras uzdevums ir izskatīt iesniegumus, sūdzības un ziņojumus par LDz Koncerna sabiedrību darbinieku rīcību, kas saistīta ar iespējamu Ētikas kodeksa normu pārkāpumu.

Sūdzības un iesniegumi tiek izskatīti individuāli un var tikt sniegti par jebkuru no jautājumiem, kas satrauc darbiniekus attiecībā uz darba vidi, iespējamiem pārkāpumiem vai netaisnīgu izturēšanos u.c. aspektiem. Uzņēmumā ir ieviesta arī Krāpšanas novēršanas politika, kuras īstenošanas ietvaros tiks detalizēti pētīti un analizēti potenciālie interešu konflikti un to riski, kā arī ir ieviests anonīmās ziņošanas rīks gan ārējā mājas lapā, gan LDz intranetā. Ja darbinieks izmanto trauksmes celšanas mehānisma iespējas, tiek nodrošināts, ka pret darbinieku netiek vērstas nekādas formālas vai neformālas sankcijas.

Regulārais darbinieku viedokļa pētījums (sk. iepriekš) arī ir vērtīgs kanāls, kuru darbinieki izmanto, lai paustu būtiskākās bažas par sava uzņēmuma darbību, ietekmi uz darbiniekiem un citiem aspektiem.

LDz nav ieviesta specifiska procedūra vai kārtība negatīvās ietekmes atlīdzināšanai, jo tāda veida ietekmes, kuras būtu jākompensē nodarīta kaitējuma dēļ, LDz darbībā līdz šim nav identificētas.

Darbības un procesi saistībā ar ietekmi, riskiem un iespējām, kas skar darbiniekus

2024. gadā īstenotie vai uzsāktie rīcības virzieni darba vides, darba aizsardzības un izaugsmes uzlabošanai tiešā veidā izriet no dzelzceļa nozarē aktuālajiem sociālekonomiskajiem izaicinājumiem un darbinieku pašu paustā viedokļa regulārā darbinieku pētījuma laikā.

Pēdējos gados LDz ir bijis nepārtrauktu pārmaiņu procesā, kas ietekmējis tostarp arī darbiniekus, to skaitu, darbības specifiku un izaicinājumus. Tādējādi par būtiskāko rīcības virzienu uzskatāma pēc iespējas atklātāka un aktīvāka komunikācija ar darbiniekiem visos līmeņos, tostarp skaidrojot arī negatīvos ekonomiskos aspektus, kā arī Koncerna nākotnes attīstības virzienus. 2024. gadā **aktīva komunikācija tika uzsākta iepriekšminētās programmas “Virzības algoritms” ietvaros, kā arī pirmo reizi Koncerna vēsturē veidotas darba grupas efektivitātes uzlabošanai dažādās darbības jomās**, iesaistot tajās plašu darbinieku loku no dažādām funkcijām. Šīs aktivitātes plānots turpināt 2025. gadā un pēc nepieciešamības arī turpmāk. Komunikācijas aktivitāšu efektivitāte tiks novērtēta nākamo darbinieku aptauju ietvaros.

Lai sekmētu vienotu izpratni un rīcību, un izaugsmes iespējas, kopš 2024. gada LDz Koncernā ir **ieviesta mērķu noteikšanas sistēma**, kaskadējot mērķus no valdei noteiktajiem rezultātīvajiem rādītājiem uz atsevišķu struktūru un struktūrvienību mērķiem un tālāk to darbinieku mērķiem. Šim nolūkam ir izstrādāta **Darba izpildes un mērķu vadības sistēma**, kurā tiek reģistrēti mērķi un veiktās snieguma pārrunas. Tam, vai visiem darbiniekiem, kuriem izvirzāmi individuāli mērķi, tie ir izvirzīti un ticis pārrunāts darbinieka sniegums, seko līdzī Personāla direkcija. Tādējādi katram strādājošajam tiek radīta skaidra izpratne par to, kas no viņa tiek sagaidīts un kas tiek uzskatīts par labi paveiktu darbu. Vismaz reizi gadā tiek organizētas pārrunas ar tiešo vadītāju, izvērtējot to, kā sekmējies ar mērķu izpildi. Sistēma ir caurspīdīga, izveidota vienotā informācijas sistēmā un pieejama visiem darbiniekiem, kā arī mērķi gada griezumā ir korigējami, mainoties ārējiem vai iekšējiem apstākļiem. Paredzams, ka nākamajos gados sistēma nostiprināsies un radīs pozitīvu pienesumu gan uzņēmumam, gan tā darbinieku izaugsmei vidējā un ilgtermiņā. Tostarp tiks vērtēta mērķu izvirzīšanas un izpildes kontroles efektivitāte – t.sk., sasaiste ar uzņēmuma faktisko attīstību. Zemāko līmeņu darbiniekiem mērķi netiek noteikti individuālā, bet gan struktūrvienību līmenī.



Attiecībā uz darba aizsardzības jautājumiem, lai attīstītu darba drošību kā prioritāro vērtību gan ikvienā pamatdarbības posmā, gan mijiedarbībā ar sabiedrību, 2023. gada oktobrī VAS “Latvijas dzelzceļš” pievienojās **sociālajai iniciatīvai “Misija Nulle”**, apņēmoties ievērot un nodrošināt augstākos darba drošības standartus un rūpes par saviem darbiniekiem.

2024. gada aprīlī šai iniciatīvai pievienojās arī SIA “LDZ CARGO” un SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”.

Pievienošanās šai iniciatīvai dod iespēju konsultācijām ar jomas ekspertiem un pieredzes apmaiņai ar citiem šīs iniciatīvas biedriem – vairāk nekā 100 Latvijas darba devēju, uzņēmēju un institūciju pārstāvjiem. Koncerna sabiedrības plāno arī turpmāk piedalīties “Misija Nulle” aktivitātēs.

2024. gada 23. septembrī SIA “LDZ CARGO” valde arī parakstīja **ES Dzelzceļu aģentūras Drošības kultūras deklarāciju**, pievienojoties iniciatīvai, kas pauž Eiropas dzelzceļa nozarē strādājošo uzņēmumu un organizāciju apņēmību veicināt drošības kultūras veidošanos un attīstību saskaņā ar ES Dzelzceļu aģentūras drošības kultūras modeli.

Savukārt par būtisku izaicinājumu uzskatāma ne tikai esošo darbinieku labbūtība un drošība, bet arī nākotnes darbaspēka piesaiste. Pēdējos gados ir būtiski samazinājies studējošo pieprasījums apgūt dzelzceļa profesijas, tādēļ **LDz aktīvi sadarbojas ar augstākās un profesionālās izglītības iestādēm**, lai sekmētu jauniešu piesaisti un nozares vajadzībām atbilstošu zināšanu un prasmju ieguvu. Tostarp LDz speciālisti iesaistās augstskolu programmu izstrādē, eksaminācijas komisijās, lekciju vadīšanā, prakses nodrošināšanā un vadīšanā izglītības iestāžu audzēkņiem u.c. procesos. Šāda sadarbība uzskatāma par vidēja un ilgtermiņa aktivitāšu kopumu, kas praktiskus rezultātus radīs vairāku gadu laikā.

SIA “LDZ CARGO” iepazīstina RTU studentus ar prakses un karjeras iespējām uzņēmumā.

Jūnija sākumā SIA “LDZ CARGO” pārstāvji kopā ar vairāku citu Latvijas lielo uzņēmumu pārstāvjiem viesojās Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Inženierekonomikas un vadības fakultātē, kur iepazīstināja studiju virziena “Transporta pakalpojumi” studentus – topošos loģistikas un starptautisko sakaru vadītājus – ar prakses un karjeras iespējām uzņēmumā.

Attiecībā uz šajā sadaļā aplūkotajām darbībām (iekšējās kultūras veicināšanu, mērķu vadības sistēmas izstrādi un nodrošināšanu, darba aizsardzības pasākumu plānošanu u.c.) līdzekļi ik gadu tiek paredzēti atbildīgo struktūru budžetā atbilstoši pieejamajiem resursiem. Tāpat LDz ir izveidotas amata vietas Personāla direkcijā un Tehniskajā inspekcijā, kas attiecīgi nodrošina mērķu vadības sistēmas un darba aizsardzības pasākumu ieviešanu.





Ar personālu saistīti mērķrādītāji

VAS “Latvijas dzelzceļš” Vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021. – 2025. gadam kā viens no nefinanšu mērķiem ir izvirzīts darbinieku apmierinātības procentuālais vērtējums, kas tiek noteikts regulāro darbinieku pētījumu ietvaros (sk. iepriekš). Darbinieku apmierinātības mērījumi ir būtiski personāla motivācijas sistēmas attīstībai, kā arī lai nomērītu darbinieku attieksmi un sajūtu par uzņēmuma attīstību, savu lomu, labbūtību un citiem aspektiem. Šis rādītājs kompleksi mēra LDz uz darbiniekiem vērsto rīcībpolitiku un konkrētu darbību efektivitāti. 2020. gadā Koncerna darbinieku apmierinātības vērtējums bija 76%. Ņemot vērā Koncerna transformācijas periodu un sociālekonomiskos izaicinājumus, īstermiņā ir prognozējams apmierinātības vērtējuma samazinājums. Vidējā termiņā ir plānoti kompleksi pasākumi, tai skaitā – talantu programmas, sadarbības veicināšana ar dzelzceļa un citu prioritāro jomu izglītības iestādēm, motivācijas sistēmu pilnveide, darbinieku kompetences paaugstināšana un profesionālā apmācība. Sagaidāms, ka 2025. gadā LDz darbinieku apmierinātības vērtējumu būs iespējams paaugstināt līdz 80%.

Mērķa noteikšanā netiek iesaistīti visi darbinieki, tomēr ievērojams skaits augstākā līmeņa speciālistu tiek iesaistīti katra perioda vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādē, tādējādi izvirzītais mērķrādītājs ikvienā jomā – tostarp attiecībā uz darbinieku apmierinātību – tiek identificēts, noteikts un saskaņots, iesaistot plašāku ekspertu grupu.

VAS “Latvijas dzelzceļš” Vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021. – 2025. gadam izvirzītie nefinanšu mērķi (ilgtspēja un cilvēkkapitāls)

Stratēģiskie virzieni	Darbības rādītāji	Sasniedzamā vērtība ⁵⁵						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
						Plāns	Izpilde	
Ilgtspēja un cilvēkkapitāls	Darbinieku apmierinātības vērtējums, % (stratēģijā plānotais)	70%	76%	70%	75%		80%	80%
	Darbinieku apmierinātības vērtējums, % (faktiski plānotais un izpilde*)					75,0% (budžetā plānotais)	74,0% (faktiskais rezultāts)	nav veikts darbinieku apmierinātības mērījums
	Ilgtspējas indekss, līmenis					Zelts	Zelts	Platīns

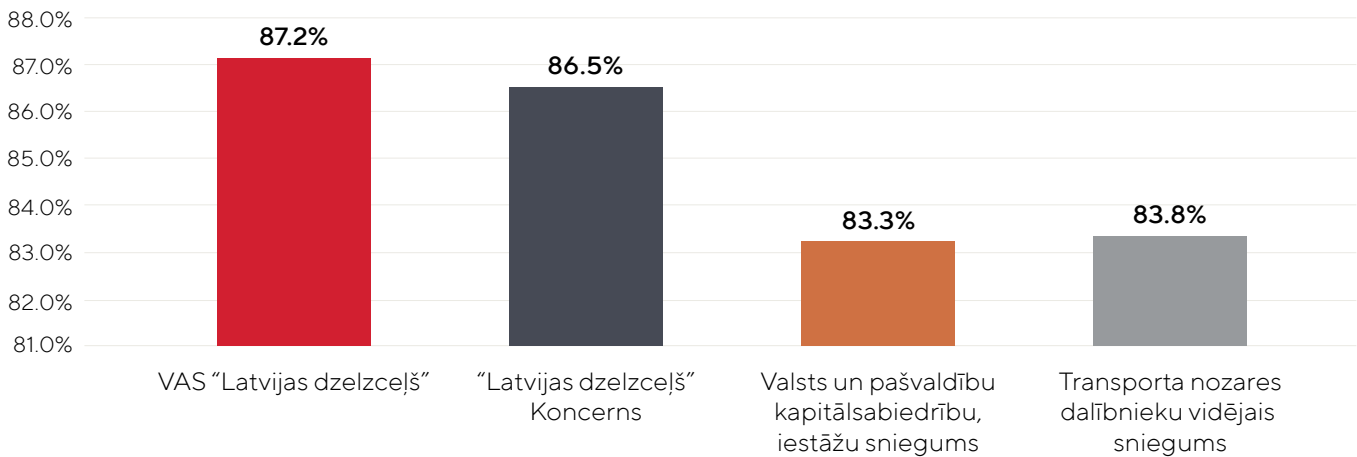


2024. gadā netika veikts darbinieku pētījums, tāpēc par aktuālo darbinieku apmierinātības vērtējumu var uzskatīt 2023. gada rezultātu – 74%. Tas atšķiras no stratēģijā sākotnēji plānotā, jo stratēģija tika gatavota periodā pirms būtisku strukturālu pārmaiņu iestāšanās dzelzceļa nozarē, kas ietekmējusi strādājošo skaitu un radījusi nepieciešamību veikt pārmaiņas procesos, funkciju sadalījumā u.c. jomās. Pārmaiņas parasti rada bažas, un tās atspoguļojas darbinieku apmierinātības rādītājā.

Detalizēti mērķrādītāji personāla pārvaldības jomā LDz nav izvirzīti, lai gan valdošā uzņēmuma Personāla direkcija regulāri seko līdzi virknei indikatoru, piemēram, darbinieku mainības, vidējā vecuma, veikto apmācību u.c. jomās. Potenciāli nākotnē mērķrādītāji varētu tikt noteikti arī citās ar darbiniekiem saistītās jomās.

Papildus Koncerna sabiedrības to snieguma ilgtspējas jomā novērtēšanai ik gadu piedalās Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā **Ilgtspējas indeksa novērtējumā**. Veicot Ilgtspējas indeksa novērtējumu, viena no vērtējamajām sadaļām ir “Darba vide”, kuru aizpildot Koncernam ir jāziņo par dažādiem ar darbinieku saistītiem aspektiem, piemēram, par darbinieku apmierinātību, labbūtību, veselību, drošību darba vietā un daudziem citiem jautājumiem.

2023. gada **LDz un Koncerna sniegums “Darba vides” sadaļā bija augstāks par transporta nozares dalībnieku vidējo sniegumu un valsts un pašvaldību kapitālsabiedrību iestāžu sniegumu**. Detalizēti 2024. gada novērtējuma dati Koncernam šī ziņojuma sagatavošanas laikā nav pieejami.



Avots: Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta veiktais Ilgtspējas indeksa novērtējums, sadaļa “Darba vide”. 2023. gads

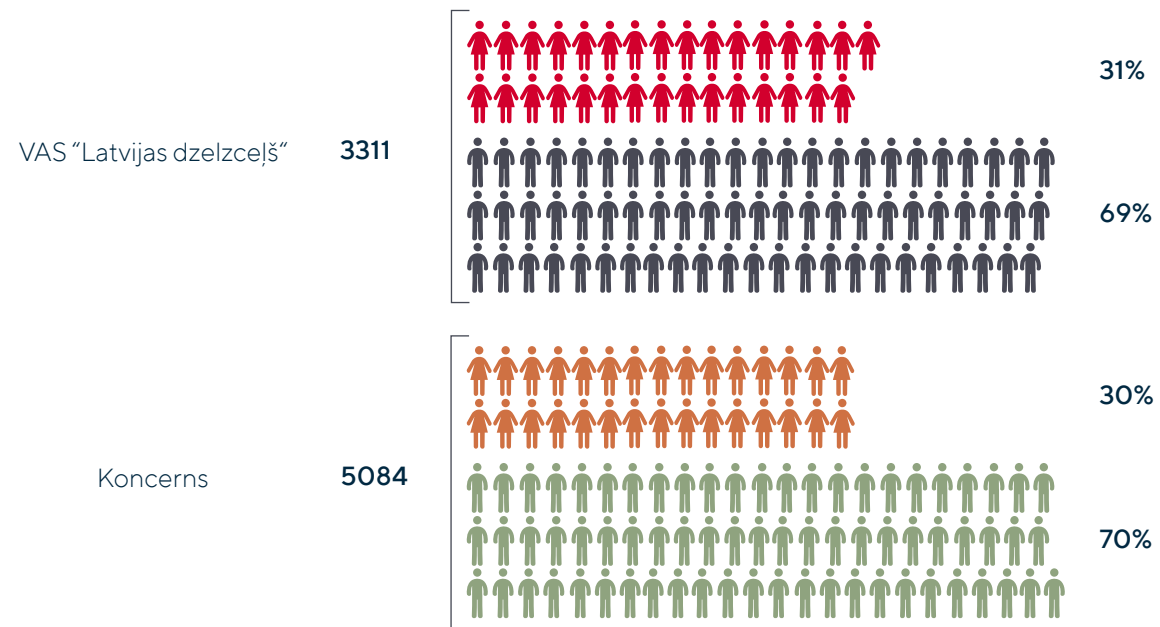


Koncerna darbinieku sastāvs

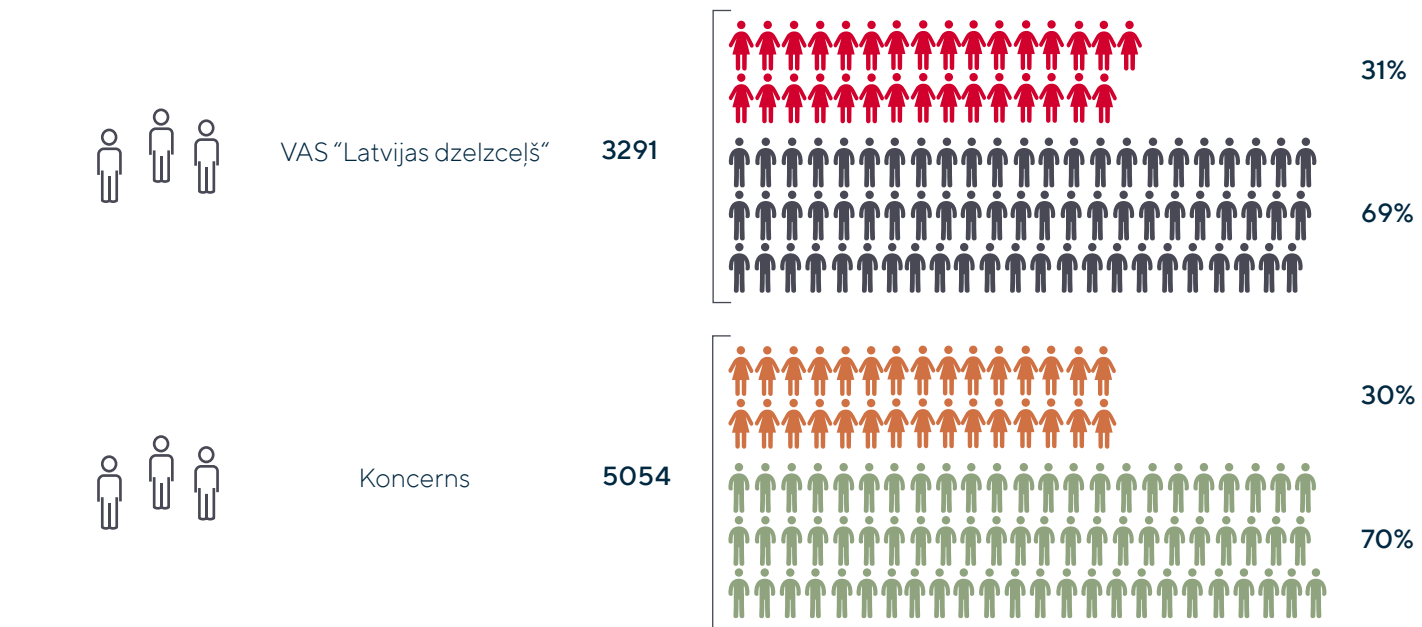
Kā minēts iepriekš, LDz ir plašs darbinieku spektrs gan profesiju, gan reģionālā pārklājuma, vecuma un citu aspektu ziņā. Vienlaikus, piemēram, Eiropas mērogā augstu tiek vērtēts dzimumu īpatsvars LDz, jo daudzās citās Eiropas valstīs dzelzceļa uzņēmumos būtiski dominē vīriešu īpatsvars.

Darbinieku rādītāji uz 2024. gada 31. decembri

Kopējais darbinieku skaits



Darbinieki ar beztermiņa līgumu (pastāvīgie darbinieki)





Darbinieku rādītāji uz 2024. gada 31. decembri

Darbinieki ar terminētu līgumu (pagaidu darbinieki)



Darbinieki, kuriem nav
garantētas darba stundas

0
VAS "Latvijas dzelzceļš"

0
Koncerns



Darba attiecības izbeigušo
darbinieku skaits

711
VAS "Latvijas dzelzceļš"

1228
Koncerns



Mainība pārskata periodā
(rēķinot pret vidējo
darbinieku skaitu), %

19.7%
VAS "Latvijas dzelzceļš"

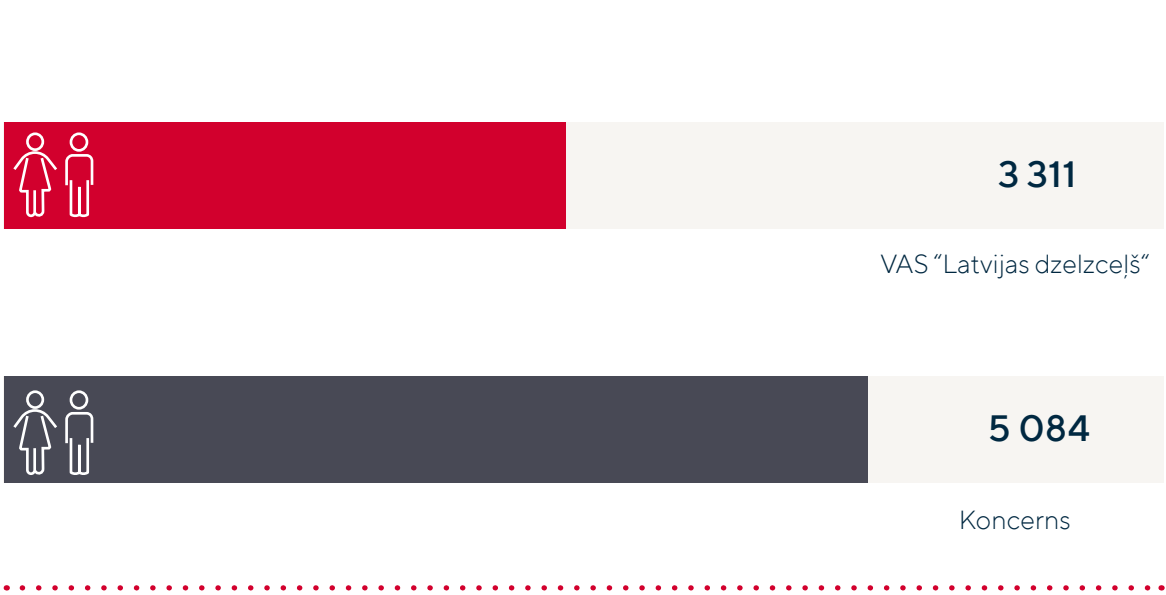
16.5%
Koncerns

Pārskata periodā ir bijusi salīdzinoši augsta darbinieku mainība, taču tas saistīts ar strukturālo pārmaiņu turpināšanos nozarē.



Darbinieku rādītāji uz 2024. gada 31. decembri

Darbinieku skaits pēc nodarbinātības veida (pilna un nepilna darba laika), pēc dzimuma



 	pilna laika darbinieki, sievietes	1 034 VAS "Latvijas dzelzceļš"	1 522 Koncerns
 	pilna laika darbinieki, vīrieši	2 267 VAS "Latvijas dzelzceļš"	3 537 Koncerns
 	nepilna laika darbinieki, sievietes	2 VAS "Latvijas dzelzceļš"	5 Koncerns
 	nepilna laika darbinieki, vīrieši	8 VAS "Latvijas dzelzceļš"	20 Koncerns

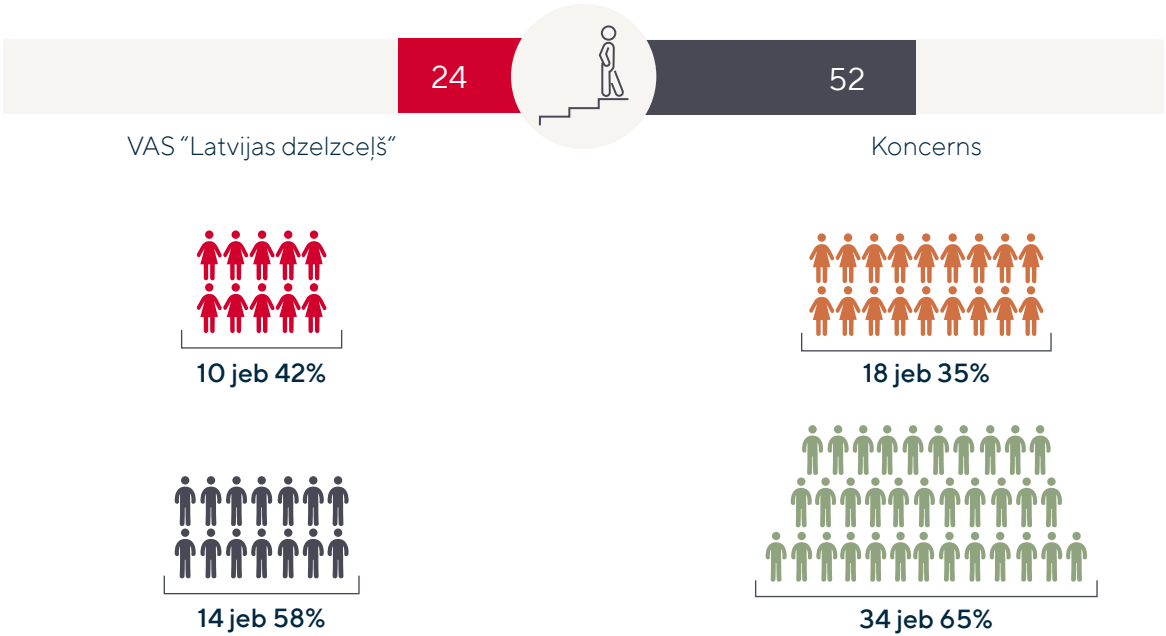
* Saskaņā ar LDz SAP sistēmas personālvadības modulī pieejamo informāciju.
Dati nav ārēji verificēti.



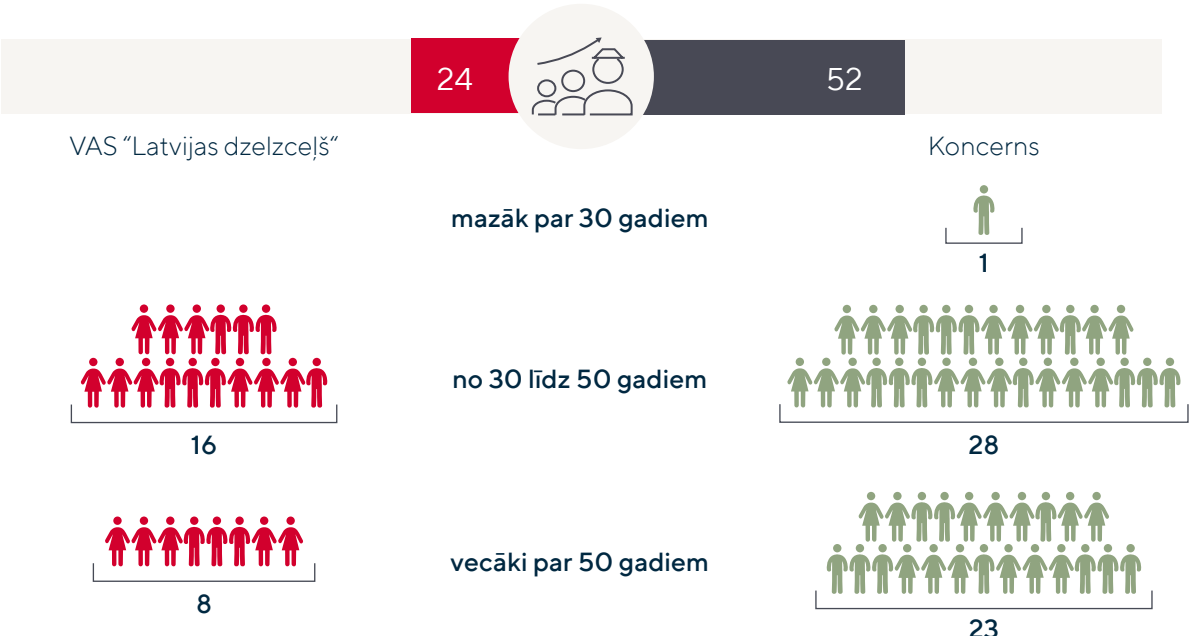
Darbinieku rādītāji uz 2024. gada 31. decembri

Dažādības rādītāji augstākās vadības līmenī

Augstākās vadības dzimumu struktūra



Augstākās vadības vecumu struktūra



* Saskaņā ar LDz SAP sistēmas personālvadības modulī pieejamo informāciju.
** Augstākā vadība ietver Koncerna uzņēmumu padomes un valdes locekļus, kā arī direktorus un struktūrvienību vadītājus.
Dati nav ārēji verificēti.



Ārštata darbinieku raksturojums (darbinieku rādītāji uz 2024. gada 31. decembri)

LDz lielākoties nodarbina pastāvīgus pilna laika darbiniekus, taču atsevišķās jomās tiek piesaistīti ārštata nodarbinātie.

ar darba līgumu jeb darbinieki, skaits un %



citas darba tiesisko attiecību formas / ārštata darbinieki
(galvenokārt uz uzņēmuma līguma pamata), skaits un %



Koplīgums un sociālais dialogs

LDz jau ilggadēji sadarbojas ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību (LDzSA), ar kuru Koncernam ir noslēgts Darba koplīgums, kas regulāri tiek aktualizēts un atjaunots. 2025. gada 1. janvārī stājās spēkā "Latvijas dzelzceļš" Darba koplīguma jaunā redakcija, kurā bez ārējos tiesību aktos noteiktajām sociālajām garantijām LDz darbiniekiem paredzētas papildu sociālās garantijas dažādām dzīves situācijām, kā arī darba devēja nodrošināti darba vidi uzlabojoši, darbinieka labklājību un motivāciju veicinoši pasākumi. Piemēram, koplīgumā ir paredzētas arī papildu apmaksātas atpūtas dienas darbiniekiem, kuri audzina bērnus, papildu atvaļinājuma dienas par dzelzceļā nostrādātiem 5, 10 un 15 gadiem, papildatvaļinājums par darbu īpašos apstākļos, kā arī papildu apmaksātas atpūtas dienas darbiniekam nozīmīgās jubilejās un svētkos, pabalsts 1. klases skolēnu vecākiem mācību gada sākumā skolas piederumu iegādei, kompensācija speciālu medicīniski optisku redzes korekcijas līdzekļu (brillju) iegādei u.c. labumi.

Koplīgums attiecināms uz 100% darbinieku. Papildu labumi koplīgumā attiecināmi uz tiem Koncerna darbiniekiem, kuri ir LDzSA biedri (70% no kopējā darbinieku skaita).

Atalgojums un ar to saistītie rādītāji

Atalgojuma rādītāji LDz ir skatāmi attiecībā pret minimālo algu valstī, jo adekvāts atalgojums, pirmkārt, ir tāds, kas nav zemāks par valstī noteikto minimālo sliekšni. 2024. gadā tas bija 700 eiro mēnesī. LDz ievēro šo sliekšni, un nevienam darbiniekam netiek maksāts mazāk par minimālo atalgojumu.

* Saskaņā ar LDz SAP sistēmas personālvadības modulī pieejamo informāciju.

** Darbinieku kopskaits pret kuru rēķināti īpatsvari darbiniekiem un ārštata darbiniekiem ir summa darbinieku skaitam un ārštata darbinieku skaitam.

Dati nav ārēji verificēti.



Atalgojuma rādītāji

Raugoties atalgojuma atšķirību griezumā, secināms, ka vidēji Koncernā vīriešu un sieviešu atalgojuma atšķirība ir nebūtiska (saskaņā ar Eiropas Savienības datiem vidējā atalgojuma plaša dzimumu griezumā ES ir 13%⁷⁹).

Savukārt attiecībā uz atalgojuma attiecību starp visaugstāk atalgotā darbinieka un Koncerna vidējā atalgojuma (mediānas) atšķirību uzskatāmi redzams plašais Koncernā strādājošo spektrs – sākot no ievērojama skaita strādnieku līdz augsti kvalificētiem ekspertiem.

Atalgojuma rādītāji par 2024. gadu	VAS “Latvijas dzelzceļš”	Koncerns
Vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirība*	4%	9%
Visaugstāk atalgotā darbinieka gada kopējā atalgojuma attiecība pret visu darbinieku kopējā gada atalgojuma mediānu**	421%	275%

* Aprēķināta, balstoties uz vidējās LDz strādājošo vīriešu stundas atalgojuma likmes bruto attiecību pret vidējo LDz strādājošo sieviešu stundas atalgojuma likmi bruto, izsakot to procentuāli.

** Aprēķināts, balstoties uz LDz visaugstāk atalgotā darbinieka gada atalgojuma bruto (tostarp iekļaujot visas piemaksas, prēmijas u.c.) attiecību pret vidējo LDz darbinieku atalgojumu bruto, izsakot to procentuāli. Visaugstāk atalgotā darbinieka noteikšanā nav ņemti vērā LDz valdes un padomes locekļi, kuri nav darbinieki Darba likuma izpratnē un kuriem ir pilnvarojuma līgums uz laiku ar skaidri noteiktu atalgojumu.

Dati nav ārēji verificēti.

Sociālā aizsardzība, tostarp saistībā ar ģimenes apstākļiem

LDz Koncerna uzņēmumu darbiniekiem ir pieejama visa Latvijas tiesību aktos noteiktā sociālā aizsardzība, tādējādi ikvienam darbiniekiem ir iespējas atbilstošā situācijā doties maternitātes vai paternitātes, vai bērna kopšanas atvaļinājumā, izmantot darba devēja un/vai valsts apmaksātas slimības dienas, kā arī attiecīgā gadījumā saņemt bezdarbnieka pabalstu un vecuma pensiju.

Savukārt atbilstoši LDz Koncerna Darba koplīgumam darbiniekiem ir pieejami papildu labumi un sociālā aizsardzība noteiktās dzīves situācijās, piemēram, papildu atvaļinājuma dienas, ja ģimenē ir bērni līdz 12 gadu vecumam, atbalsts bērna skolas gaitu uzsākšanai, pabalsts tuvinieka nāves gadījumā u.c.

Ņemot vērā iepriekš minēto, 2024. gadā iespējas izmantot ar ģimenes apstākļiem saistītus atvaļinājumus izmantojuši 1845 Koncerna darbinieki, no tiem 1268 ir LDz darbinieki:

Darba un privātās dzīves līdzsvara rādītāji par 2024. gadu	VAS “Latvijas dzelzceļš”	Koncerns
Darbinieku īpatsvars, kuriem ir tiesības izmantot atvaļinājumus ģimenes apstākļu dēļ*, %	100%	100%
Darbinieku īpatsvars, kuri devās atvaļinājumā ģimenes apstākļu dēļ**, %	38%	36%
sievietes, %	34%	39%
vīrieši, %	66%	61%

* Balstoties uz Latvijā spēkā esošo darba tiesību regulējumu, visiem darbiniekiem ir šādas tiesības.

** Balstoties uz LDz Personāla direkcijas un Koncerna sabiedrību personāla struktūrvienību apkopotajiem datiem par darbnespējas gadījumiem, kas saistīti ar ģimenes pieaugumu, bērnu slimošanu u.c. gadījumiem, kā arī par atvaļinājumiem, kas izmantoti koplīgumā paredzētos gadījumos (piemēram, tuva ģimenes locekļa nāves gadījumā, papildu brīvdienām vecākiem, kuriem ir bērni līdz 12 gadu vecumam, u.c.).

Dati nav ārēji verificēti.

⁷⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_24_5806



Personas ar invaliditāti

VAS "Latvijas dzelzceļš" un Koncerns neapkopo informāciju par darbinieku ar invaliditāti procentuālo īpatsvaru un neprasa šādu informāciju darbiniekiem.

Apmācības un prasmju pilnveide

Lai nodrošinātu gan tehnisko prasmju apguvi un darbam dzelzceļa sistēmā nepieciešamo profesionālo kvalifikācijas celšanas kursu apguvi, kā arī dažādas papildu prasmes, Koncerna uzņēmumu darbiniekiem ir pieejamas LDz Mācību centra apmācības, kā arī iespēja apmeklēt ārējas konferences, kursus un seminārus savas kompetences paaugstināšanai. Tostarp LDz vidējā līmeņa darbiniekiem vai darbiniekiem, kuriem ir potenciāls par tādiem kļūt, vairākas reizes gadā tiek organizētas LDz Vadītāju akadēmijas apmācības.

Apmācību vajadzības tiek izskatītas arī ikgadējo mērķu noteikšanas pārrunu laikā (sīkāk sk. [146. lpp.](#)) un pēc nepieciešamības iekļautas individuālajos mērķos nākamajam gadam.

Apmācības un prasmju pilnveides rādītāji par 2024. gadu

darbinieku īpatsvars, kuri piedalījušies regulāros karjeras izvērtēšanas pasākumos*



darbinieku īpatsvars, kuri piedalījušies apmācībās**

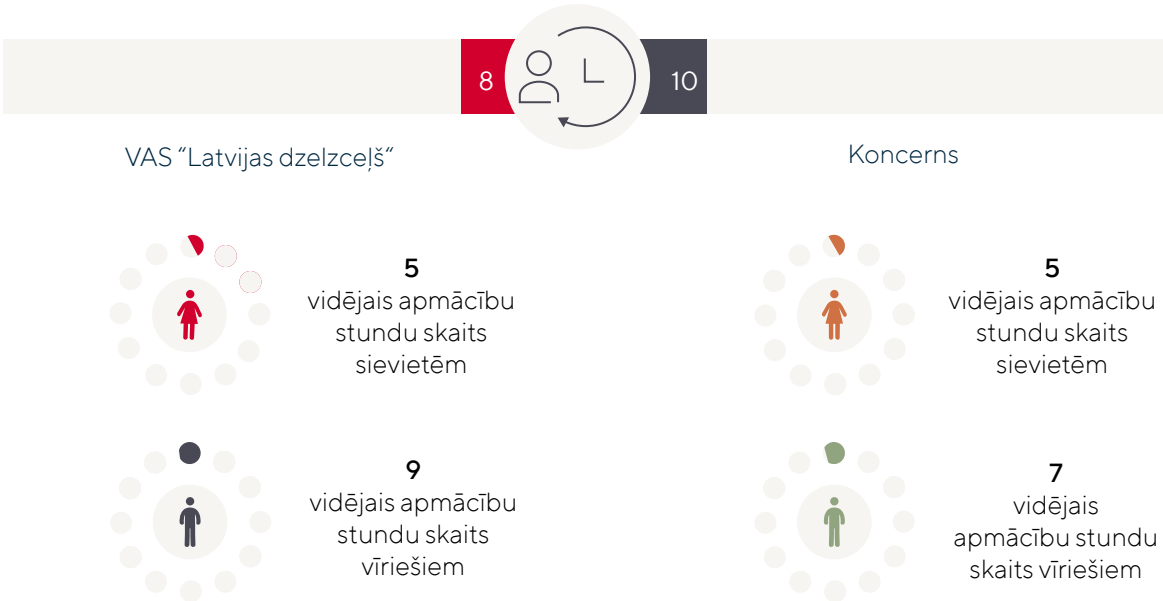


* Procentos no visiem darbiniekiem

** Procentos no visiem darbiniekiem



vidējais apmācības stundu skaits uz 1 darbinieku***, h



*** Saskaņā ar LDz Personāla direkcijā un Koncerna sabiedrību personāla struktūrvienībās reģistrēto informāciju par gada laikā apmeklētajām iekšējām un ārējām apmācībām (informācija iegūta, balstoties uz sagatavotajiem rīkojumiem)
Dati nav ārēji verificēti.

Darba aizsardzība

Nemot vērā, ka lielākajai daļai LDz Koncerna uzņēmumu ikdienas darbs ir saistīts ar atrašanos dzelzceļa infrastruktūras tuvumā, kas ir paaugstinātas bīstamības zona, īpaša uzmanība tiek pievērsta regulārai darbinieku apmācībai darba aizsardzības jautājumos un darba vides risku izvērtēšanai. Neraugoties uz to, kā jebkurā uzņēmumā periodiski mēdz būt situācijas, kurās darbinieki neievēro darba aizsardzības prasības vai izturas pret tām vieglprātīgi. Incidenti vienmēr tiek analizēti un veiktas darbības, lai novērstu līdzīgu situāciju atkārtosanos nākotnē.

Darba aizsardzības rādītāji par 2024. gadu	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncerns
Pašu personāls, uz kuriem attiecas darba aizsardzības pārvaldības sistēma*	3 311	5 084
darbinieki, %	100%	100%
Nāves gadījumu skaits ar darbu saistītu traumu un slimību rezultātā**	0	0
darbinieki, %	0	0
citi, kas strādā uzņēmuma objektos, %	0	0
Reģistrējamo ar darbu saistīto nelaimes gadījumu skaits***	5	7
darbinieki, %	0.1%	0.1%
Attiecībā uz uzņēmuma darbiniekiem – reģistrējamo ar darbu saistīto slimības gadījumu (t.i., arodslimību) skaits***	11	13
Attiecībā uz uzņēmuma darbiniekiem – dienu skaits, kas zaudētas ar darbu saistītu traumu un nelaimes gadījumu izraisītu nāves gadījumu dēļ, kā arī ar darbu saistītas slimības un šādas slimības izraisīta nāves gadījuma dēļ, skaits****	776	831

* Saskaņā ar Darba aizsardzības sistēmu, politiku un no tās izrietošajiem dokumentiem sistēma attiecas uz visiem darbiniekiem
** Dati iegūti, balstoties uz LDz Tehniskās inspekcijas nelaimes gadījumu reģistru
*** Dati iegūti, balstoties uz LDz Tehniskajā inspekcijā un Koncerna sabiedrību darba aizsardzības vai personāla struktūrvienībās saņemtajiem arodārstu atzinumiem
**** Dati aprēķināti, balstoties uz LDz Personāla direkcijā un Koncerna sabiedrību personāla struktūrvienībās reģistrēto informāciju par darbnespējas lapām, kuras saistītas ar traumām darba vietām, ar darbu saistītām slimībām u.c.
Dati nav ārēji verificēti.



Incidenti, sūdzības un nopietna ietekme uz cilvēktiesībām

Saskaņā ar LDz Koncerna Ētikas kodeksu ikvienam Koncerna uzņēmumu darbiniekam ir iespēja vērsties Ētikas komisijā, lūdzot izskatīt sūdzību par cita darbinieka (vai darbinieku) neētisku, diskriminējošu, aizskarošu utt. attieksmi vai rīcību. 2024. gadā šādu gadījumu nav bijis. Sūdzības par jautājumiem, kas saistīti ar ietekmi uz cilvēktiesībām, nav iesniegtas arī citās instancēs.

2024. gada rādītāji par incidentiem, sūdzībām un nopietnu ietekmi uz cilvēktiesībām	VAS “Latvijas dzelzceļš”	Koncerns
Kopējais diskriminācijas (arī aizskaršanas) incidentu skaits, par kuriem ziņots pārskata periodā	0	0
Sūdzību skaits, kas iesniegtas, izmantojot kanālus, kuros pašu personāls var paust savas bažas	0	0
Sūdzību skaits, kas iesniegtas ESAO daudznacionālo uzņēmumu valsts kontaktpunktam	0	0
Saistībā ar iepriekš atklātajiem incidentiem un sūdzībām piemērotais naudas sods, sankcijas un kaitējuma atlīdzības	0	0
Nopietnu cilvēktiesību incidentu skaits saistībā ar uzņēmuma personālu pārskata periodā	0	0
Saistībā ar tiem piemērotais naudas sods, sankcijas un kaitējuma atlīdzības	0	0



VĒRTĪBAS ĶĒDES DARBINIEKI

Ar vērtības ķēdes darbiniekiem saistītu ietekmes, risku un iespēju faktoru mijiedarbība ar stratēģiju un darījumdarbības modeli. Vērtības ķēdes darbinieku iesaiste

2024. gadā īstenotas 206 iepirkuma procedūras (13 – Koncerna, 158 – VAS LDz un 35 – LDz atkarīgo sabiedrību), bet papildu preču un pakalpojumu iegādes, kuru organizēšanai nav nepieciešama iepirkumu procedūra vai LDz noteiktās procedūras zemsliedzība iepirkuma vai tirgus izpēti organizēšanai, veido vēl lielāku skaitu. Tādējādi Koncernam veidojas plašs piegādātāju loks. Lielākoties tie ir Latvijā reģistrēti uzņēmumi, tomēr praksē saprotams, ka dažādas tehnoloģijas, iekārtas, materiāli u. t. t. tiek iepirkti no citām valstīm gan Eiropas Savienībā, gan ārpus tās.

Lai gan LDz izprot plašāku atbildību par savā vērtības ķēdē esošajiem uzņēmumiem un to darbinieku stāvokli, par visbūtiskākajiem faktoriem saskaņā ar veikto ietekmes, risku un iespēju izvērtējumu patlaban tiek uzskatīti:

- **Piegādātāju izpratne, attieksme un rīcība attiecībā uz darba drošību un satiksmes drošību** – īpaši tajos gadījumos, kad piegādātāja darbinieki strādā tieši dzelzceļa infrastruktūras tuvumā vai uz tās;
- **Piegādātāju darbinieku sociālā aizsardzība**, kuras neesamība arī potenciāli paaugstina jau iepriekš minēto drošības risku.

LDz gan nav līdz šim tiesies apzināt piegādātāju uzņēmumos strādājošo viedokli par viņu darba apstākļiem, taču nodrošina atbilstošu uzraudzību drošības aspektos. Sīkāk skatīt sadaļā par rīcībpolitikām – tostarp satiksmes drošības risku uzraudzības pasākumiem, kas ietver arī ar piegādātāju darbiniekiem saistīto satiksmes drošības risku pārvaldību.

Nemot vērā, ka piegādātāju atlase Koncernam jāveic saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumu, iespējas būtiski pārskatīt procesu, kā piegādātāji tiek atlasīti un izvērtēti ir ierobežotas. Tomēr, apzinoties Koncerna plašāko lomu un ietekmi uz saviem piegādātājiem un to darbiniekiem, kā arī riskus, ko var radīt piegādātāju nepietiekamas rūpes par saviem darbiniekiem, to cilvēktiesībām, drošību u.c., LDz 2024. gadā uzsāka piegādātāju kategorizēšanu un to ilgtspējas risku izvērtēšanu, kartējot tos pret LDz pašiem būtiskajām ilgtspējas jomām (kuras secīgi apskatītas šajā ziņojumā). Nemta vērā gan piegādātāju iespējamā ietekme uz vidi, gan uz saviem darbiniekiem un plašāku sabiedrību, gan arī piegādātāju ģeogrāfiskās izcelsmes (tostarp iespējamības, ka atsevišķos reģionos var būt paaugstināti cilvēktiesību ievērošanas riski) un pārvaldības risku faktori. Kopumā identificētas 27 piegādātāju kategorijas, atkarībā no izvērtējuma rezultātiem tās iedalot zema, vidēja un augsta riska piegādes kategorijās.

2024. gadā uz sākotnējā izvērtējuma bāzes izstrādāta piegādātāju izvērtēšanas anketa, lai identificētu konkrētu attiecīgajās kategorijās ietilpstošu piegādātāju ilgtspējas risku un, ja nepieciešams, noteiktu uzraudzības un citus pasākumus. Anketēšanu plānots attiecināt uz piegādātājiem, kuru sadarbības apjoms ar kādu no LDz Koncerna uzņēmumiem kalendārajā gadā ir vismaz 300 000 eiro (līdzīgs sliekšnis ir arī darījumiem, kuru slēgšanai LDz valdei jāsaņem padomes iepriekšēja piekrišana – tādējādi tiek uzskatīts, ka minētā summa ir būtiskuma sliekšnis). 2024. gadā anketēšana veikta izmēģinājuma režīmā, saņemot atbildes un priekšlikumus jautājumu precizēšanai no četriem piegādātājiem.

Attiecībā uz vērtības ķēdes lejasposmu riski var veidoties pārvaldītāju rīcības dēļ, taču arī šajā gadījumā tiek pievērsta uzmanība tieši satiksmes drošības jautājumiem, nodrošinot atbilstošus kontroles, informācijas apmaiņas, apmācību un citus nepieciešamos pasākumus.



Apakšjoma	Ietekme				Riski			Iespējas					
Darba nosacījumi					Ilgtspējas prasību izvirzīšana piegādātājiem				Nepietiekama strādājošo sociālā atbildība, neadekvāts atalgojums un citas nepilnības var radīt riskus darba izpildē, kvalitātē, izpildītāju atbildībā				Piegādātāju atbildības sekmēšana, nosakot kritērijus un principus, kas Koncernam ir būtiski
					Uzraudzība par darba aizsardzības un jo īpaši satiksmes drošības pasākumu ievērošanu piegādātāju darbībā, t.sk., iespējamās soda sankcijas				Atbilstošu kompetenču trūkums piegādātāju vidū				Potenciāls LDz Mācību centrā piedāvāt atbilstošas apmācības piegādātājiem
									Paaugstināti drošības riski, ņemot vērā, ka dzelzceļš ir paaugstinātas bīstamības objekts, kā arī daļa piegādātāju un sadarbības partneru veic bīstamus darbus (būvnieki, pārvadātāji)				



Ar vērtības ķēdes darbiniekiem saistītas rīcībpolitikas

LDz nav izstrādātas specifiskas rīcībpolitikas, kas būtu vērstas tieši uz vērtību ķēdē esošo uzņēmumu vai citu organizāciju darbiniekiem, tomēr netieši tie tiek ietverti divos būtiskos dokumentu kopumos:

- **Satiksmes drošības jomā** – Koncerna satiksmes drošības politika un VAS “Latvijas dzelzceļš” satiksmes drošības pārraudzības stratēģijā (apstiprināta ar LDz valdes 20.09.2023. lēmumu). Tostarp šajā stratēģijā aplūkota satiksmes drošības prasību ievērošana un tās kontrole arī attiecībā uz sadarbības partneriem. Tai skaitā noteiktas gan prasības specifisku Dzelzceļa likumā noteikto darbu veikšanai un to veicēju kvalifikācijai (prasot speciālas drošības apliecības), gan citiem darbu veicējiem (kuriem netiek prasības drošības apliecības, bet, veicot darbu dzelzceļa nodalījuma joslā, tiek nodrošināta stingra uzraudzība no LDz puses), kā arī preču – tostarp dažādu rezerves daļu, infrastruktūras elementu, tehnoloģiju utt. – piegādātāju kontrolei gan pirms, gan pēc preces piegādes.

Koncerna satiksmes drošības politika ieinteresētajām pusēm ir pieejama LDz [ārējā tīmekļa vietnē](#), bet satiksmes drošības pārraudzības stratēģijā iekļautie pasākumi tiek iestrādāti sadarbības līgumos ar partneriem, kuru darbībā var pastāvēt paaugstināti satiksmes drošības riski. Tostarp satiksmes drošības prasības attiecas gan uz līgumpartnera un tā darbinieku rīcību, gan jebkādu apakšuzņēmēju vai citu izpildītāju piesaisti un rīcību.

- **Kopējās piegādātāju pārraudzības jomā** – kopš 2017. gadā LDz ir spēkā [Sadarbības partneru ētikas pamatprincipi](#), uz kuriem atsauce tiek iekļauta visos līgumos, kas tiek slēgti ar sadarbības partneriem (ja nepieciešams un ja partnerim ir līdzvērtīgas prasības – saskaņojot un piemērojot abpusēji pieņemamu un visas prasības ietverošu redakciju). 2024. gadā ir izstrādāts būtiski pārstrādāts Sadarbības partneru ētikas kodekss, kas aptver plašāku tēmu loku – tostarp partneru apņemšanās ievērot būtiskus cilvēktiesību aspektus (t.sk., bērnu darba un piespiedu darba aizliegumu, pienācīgas sociālās aizsardzības nodrošināšanu darbiniekiem u.c.), rūpes par vidi un klimatu, kā arī godīgas uzņēmējdarbības principus. Ētikas kodeksa projekts arī paredz, ka piegādātāji apņemas šos principus ievērot uzņēmuma līmenī, informēt savus darbiniekus, kā arī pēc iespējas ieviest savā piegādes ķēdē. Minētais dokuments vēl nav apstiprināts LDz valdē.

Vērtības ķēdē strādājošie vai citas ieinteresētās puses rīcībpolitiku izstrādē nav iesaistītas, taču 2024. gada rudenī piegādātāji tika iesaistīti ar aktualizētā Sadarbības partneru ētikas kodeksa ieviešanu saistītās piegādātāju anketēšanas testēšanā. Tā rezultātā LDz ieguva atgriezenisko saiti par anketā uzdotajiem jautājumiem un to uztveramību, atsevišķos gadījumos precizējot formulējumus vai norādes anketas aizpildīšanai.

Rīcībpolitiku izstrādē un ieviešanā LDz balstās uz starptautiski nozīmīgiem cilvēktiesību principiem (tie detalizēti iekļauti arī Sadarbības partneru ētikas kodeksa projektā, kas tiek virzīts apstiprināšanai, taču nav specifiski sasaistīti ar Apvienoto Nāciju Organizācijas, Starptautiskās darba organizācijas vai Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas vadlīnijām).



Procesi vērtības ķēdes darbinieku iesaistei ietekmes jautājumos

LDz līdz šim nav realizējis mērķtiecīgus pasākumus vērtības ķēdē strādājošo iesaistei, taču nodrošina būtiskāko risku (satiksmes drošības risku) iekļaušanu sadarbības līgumos ar konkrēto sadarbības partneri, kā arī veic uzraudzību konkrētos objektos, nepieciešamības gadījumā komunicējot ar tur strādājošajiem un vēršot viņu uzmanību uz satiksmes drošības nozīmi.

Procesi negatīvās ietekmes novēršanai un kanāli vērtības ķēdes darbinieku bažu paušanai

LDz Koncerna **Sadarbības partneru ētikas pamatprincipi** un arī saskaņošanas procesā esošais jaunais Sadarbības partneru ētikas kodekss paredz mehānismu, kā uzņēmumi un arī to darbinieki var vērsties LDz, lai ziņotu par iespējamiem būtiskiem pārkāpumiem. Tāpat ikviens var izmantot arī [trauksmes celšanas mehānismu](#), lai ziņotu par nozīmīgiem pārkāpumiem. Līdz šim LDz nav saņēmis ziņojumus par cilvēktiesību vai citiem būtiskiem ar vērtības ķēdē strādājošo stāvokli saistītiem pārkāpumiem.

Patlaban LDz Koncernā cita veida procesi – ne regulāri, ne neregulāri – vērtības ķēdē strādājošo iesaistei nav ieviesti. Tāpat arī nav ieviesti specifiski mehānismi iespējamās negatīvās ietekmes remediācijai (novēršanai vai labākas situācijas atjaunošanai).

Darbības un procesi saistībā ar ietekmi, riskiem un iespējām, kas skar vērtības ķēdes darbiniekus

Satiksmes drošības jomā, kā iepriekš minēts, LDz izvirza būtiskas prasības piegādātājiem, kas strādā dzelzceļa infrastruktūras tiešā tuvumā vai kuru piegādātās preces vai pakalpojumi ir tieši saistīti ar satiksmes drošības nodrošināšanu. Tostarp veicamie pasākumi var ietvert pastiprinātu kontroli darbu veikšanas laikā, prasības nodrošināt darbiniekus noteiktu kvalifikācijas līmeni un veikt atbilstošas apmācības, lai līdz minimumam samazinātu jebkādu incidentu iespējamību. Par procesu efektivitāti liecina tas, ka pēdējos gados uz LDz infrastruktūras nav bijis būtisku nelaimes gadījumu, kuros būtu iesaistīti vērtības ķēdē strādājošie.

Attiecībā uz citiem ietekmes, risku un iespēju faktoriem (tostarp attiecībā uz sociālo aizsardzību) – turpinot 2024. gadā uzsākto piegādātāju kategoriju un individuālu būtisko piegādātāju vērtēšanu, kā arī ieviešot jauno Sadarbības partneru ētikas kodeksu, tiks pakāpeniski ieviesti kontroles, uzraudzības un potenciāli arī piegādātāju iesaistes un izglītošanas pasākumi. LDz iespējas izmantot Sadarbības partneru ētikas kodeksa prasības piegādātāju atlasē ir ierobežotas, jo Koncernam jāievēro publisko iepirkumu regulējums, taču paredzēts, ka prasības tiks integrētas līguma slēgšanas procesā un tālākā sadarbības uzraudzībā.

Pasākumu īstenošana nav saistīta ar papildu finanšu resursiem, bet gan ar caurskatāmu un saprotamu procesu nodrošināšanu. Nākotnē tiks sekots līdzi šo procesu ieviešanas efektivitātei. Par izaicinājumu pasākumu īstenošanā – īpaši attiecībā uz Sadarbības partneru ētikas kodeksa ieviešanu – var uzskatīt iespējamo sadarbības partneru nevēlēšanos un gatavības trūkumu iesaistīties kopējā darba vides uzlabošanā, kā arī to, ka LDz piegādes ķēde atrodas arī ārpus Eiropas Savienības, tostarp reģionos, kur ētikas principu ievērošana mēdz atšķirties. Taču LDz ir apņēmis pakāpeniski šos principus ieviest.

Ar vērtības ķēdes darbiniekiem saistīti mērķrādītāji

LDz Koncernā patlaban nav izvirzīti mērķrādītāji ietekmes pārvaldībai attiecībā uz vērtības ķēdē strādājošajiem. **Satiksmes drošības jomā par netiešu mērķrādītāju uzskatāms LDz Vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.–2025. gadam noteiktais rādītājs samazināt nopietnu negadījumu skaitu no 1,2 līdz 1 negadījumam uz 1 miljonu vilcienkilometru gadā.** Šis mērķrādītājs ir saistīts ar dzelzceļa nozares starptautiski noteiktajiem mērķrādītājiem, un tā noteikšanā ieinteresētās puses netiek papildus iesaistītas. Tā kā šādi negadījumi ietver gan nelaimes gadījumus ar LDz Koncerna darbinieku, gan apkārtējās sabiedrības, gan arī vērtības ķēdē strādājošo darbinieku iespējamo iesaisti, tad šis rādītājs un tā kontrole netieši attiecas arī uz piegādātājiem, kas strādā dzelzceļa infrastruktūras tiešā tuvumā.

Nākotnē LDz izvērtēs nepieciešamību noteikt citus mērķrādītājus, tostarp, piemēram, uz piegādātāju ilgtspējas riska līmeņa apetīti vai citiem aspektiem.



SKARTĀS KOPIENAS

Ar skartajām kopienām saistītu ietekmes, risku un iespēju faktoru mijiedarbība ar stratēģiju un darījumdarbības modeli. Skarto kopienu iesaiste

Ieinteresētās puses skarto kopienu griezumā LDz gadījumā galvenokārt ir dažādu Latvijas pašvaldību iedzīvotāji, kuru labbūtību var ietekmēt dzelzceļa darbību vai kuri savās gaitās periodiski saskaras ar dzelzceļa infrastruktūru, pat ja neizmanto vilcienu satiksmi savā ikdienas mobilitātē. Divi būtiskākie ietekmes veidi ir:

- **Dzelzceļa satiksmes drošība** (jo, piemēram, dzelzceļu šķērso cilvēki, kuri pārvietojas no vienas pilsētas daļas uz citu, bet ne vienmēr paši izmanto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu iespējas). Nedroša dzelzceļa šķērsošana vai neuzmanīga rīcība tā tuvumā var izraisīt nelaimes gadījumus, tostarp ar neatgriezeniskām sekām (smagu invaliditāti vai nāvi);
- **Vilcienu satiksmes radītais troksnis**, kas var radīt sadzīvisku diskomfortu cilvēkiem, kas dzīvo vai pastāvīgi uzturas dzelzceļa infrastruktūras tuvumā.

Abos gadījumos ietekme uz apkārtējiem iedzīvotājiem nav tīša vai radusies LDz darbības tiešā rezultātā, bet var būt blakusefekts dzelzceļa darbībai.

Satiksmes drošība vienmēr ir bijusi LDz prioritāte, un sīkāk par to, kā LDz pārvalda satiksmes drošības jautājumus gan attiecībā uz tiešajiem lietotājiem – pasažieriem, gan sabiedrību kopumā var izlasīt [176. lpp.](#) Skarto kopienu perspektīvā satiksmes drošības jautājumu komunikācijā vislielākā uzmanība tiek veltīta pilsētām, kurās ir intensīvāka dzelzceļa satiksme un līdz ar to arī nepieciešams veicināt, lai sabiedrība būtu informēta par riskiem.

Savukārt attiecībā uz vilcienu satiksmes radīto troksni LDz regulāri izstrādā trokšņu kartes un veic pasākumus trokšņa mazināšanai (sīkāk skatīt [165. lpp.](#)), taču jānorāda, ka, samazinoties dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomam, pēdējos gados ir būtiski mazinājušās sūdzības par trokšņa līmeni dzelzceļa tuvumā.

Abās ietekmes jomās iespējamie riski ir aptverti arī LDz risku vadības procesos – gan attiecībā uz vides jautājumu pārvaldību (kur viena no jomām ir vides trokšņa pārvaldība), gan satiksmes drošības jautājumiem (risku reģistrā iekļauti vairāki risku veidi, kas saistīti ar satiksmes drošību). Tostarp jāuzsver, ka par būtiskiem LDz riskiem tiek atzīti arī tie drošības riski, kuru varbūtība ir zema, bet potenciālā ietekme var būt kritiska – un tādi ir vairāki satiksmes drošības riski.



Apakšjoma	Ietekme				Riski				Iespējas			
Darba nosacījumi					Apkārtējās sabiedrības / iedzīvotāju dzīves kvalitāti ietekmē dzelzceļa radītais troksnis.							Iedzīvotāju sūdzības, pretenzijas par trokšņa radīto diskomfortu, neērtībām
					Tas tiek pārvaldīts projektu un ikdienas uzturēšanas ietvaros							
					Satiksmes drošības riski tiek pārvaldīti, sekmējot fizisko drošību, ieviešot videonovērošanu uz pārbrauktuvēm un veicot regulāru sabiedrības informēšanu							Negadījumi, letāli negadījumi un to sekas (visbiežāk tie notiek ne infrastruktūras vai konkrēta uzņēmuma darbības vainas dēļ)
								Terorisms / trešo pušu (tostarp arī dažādu netīšu ārēju apstākļu) radīts apdraudējums				Sabiedrības izglītošana, informēšana par drošību dzelzceļa tuvumā



Ar skartajām kopienām saistītas rīcībpolitikas

Satiksmes drošības jautājumi tiek pārvaldīti saskaņā ar LDz Koncerna iekšējiem normatīvajiem aktiem, kas sīkāk aprakstīti [176. lpp.](#) un par kuru ieviešanas uzraudzību ir atbildīga LDz Tehniskā inspekcija, bet valdes līmenī saskaņā ar spēkā esošo valdes reglamentu – valdes loceklis komercjautājumos.

Attiecībā uz vides troksni – tā pārvaldība tiek nodrošināta atbilstoši ārējiem tiesību aktiem un Koncerna Vides un energopārvaldības politikā noteiktajiem principiem. LDz Vides un energopārvaldības programmā 2022.–2028. gadam troksnis ir noteikts kā viens no būtiskajiem vides aspektiem. Programmas īstenošanu uzrauga un koordinē Attīstības direkcija, bet valdes līmenī par šo jomu līdz ar pārējām vides ietekmes jomām saskaņā ar reglamentu atbild valdes priekšsēdētājs.

Atbilstoši likuma Par piesārņojumu 18.1 pantam LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir izstrādājis trokšņa stratēģiskās kartes dzelzceļa līniju posmiem, kur 2021. gadā vilcienu satiksmes intensitāte pārsniedza 30 000 vilcienu sastāvu gadā. Tiek uzskatīts, ka šāda vilcienu kustības intensitāte var sekmēt trokšņa radīto diskomfortu apkārtējiem iedzīvotājiem un tādēļ ir jāpārvalda. Kartes izstrādātas atbilstoši 07.01.2014. Ministru kabineta (MK) noteikumu Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” prasībām un 29.02.2024. apstiprinātas Satiksmes ministrijā, ņemot vērā 31.10.2023. grozījumus MK noteikumos Nr. 16 (spēkā no 03.11.2023.). Saskaņā ar šīm trokšņu kartēm dzelzceļa līniju, kur satiksmes intensitāte 2021. gadā ir bijusi vairāk nekā 30 000 vilcienu sastāvu gadā, kopējais garums ir 50,3 km. Šīs dzelzceļa līnijas šķērso Rīgas aglomerācijas, Ropažu, Salaspils un Ogres novadu teritoriju, tādējādi arī potenciāli var radīt lielāko diskomfortu tieši šo pašvaldību iedzīvotājiem, kuru ikdienas gaitas norisinās tiešā dzelzceļa līnijas tuvumā (piemēram, Rīgā – Ķengaraga / Šķirotavas apkaimē, bet citās pilsētās – apkaimēs, kas atrodas tuvu dzelzceļa līnijai).

Balstoties uz izstrādātajām trokšņu kartēm, LDz ar SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” konsultantu atbalstu un, balstoties uz konkrētiem trokšņa līmeņa mērījumiem (decibelos), ir izstrādājis Rīcības plānu trokšņa mazināšanai dzelzceļa līnijām ar satiksmes intensitāti lielāku par 30 000 vilcieniem gadā laika periodam no 2024. līdz 2028. gadam. Rīcības plāns ietver plānotos pasākumus trokšņa līmeņa mazināšanai attiecīgajās teritorijās – tostarp gan **veicamos uzdevumus regulāro sliežu ceļu uzturēšanas darbu ietvaros** (piemēram, nodrošinot garsliežu nomaiņu un sliežu slīpēšanu, kas nedaudz mazina dzelzceļa radīto troksni), gan arī paredzot **618 metru garas prettrokšņa barjeras izbūvi Rīgā, Ķengaragā**, kur trokšņa diskomforta līmenis ir visaugstākais. Trokšņu kartes un rīcības plāns pieejams LDz [tīmekļa vietnē](#).



Skarto kopienu jomā Koncerna uzņēmumu ietekme ir cieši saistīta ar riskiem un iespējām (piemēram, smagi satiksmes negadījumi rada riskus arī Koncerna uzņēmumiem, tāpat iedzīvotāju sūdzības par troksni un nepietiekamu ar to saistītu jautājumu risināšanu var radīt riskus un vienlaikus iespējas efektīvākai pārvaldībai). Tādējādi norādītās rīcībpolitikas arī netieši ietver risku un iespēju pārvaldību.

LDz nav izstrādātas specifiskas vispārīgas politikas cilvēktiesību jautājumos, tā vietā fokusējoties uz būtiskajām ietekmēm, riskiem un iespējām iepriekšminētajās jomās. Vienlaikus cilvēktiesību ievērošana kā būtisks darbības pamatprincips ir ietverta Koncerna Ētikas kodeksā.



Procesi skarto kopienu iesaistei

Lai gūtu sabiedrības atgriezenisko saiti par plānoto pasākumu piemērotību un efektivitāti dzelzceļa radītā trokšņa diskomforta mazināšanā, 2023. gadā pēc Rīcības plāna trokšņa mazināšanai dzelzceļa līnijām ar satiksmes intensitāti lielāku par 30 000 vilcieniem gadā laika periodam no 2024. līdz 2028. gadam izstrādes tika organizēta sabiedriskā apspriešana ar Rīgas, Ogres un Salaspils pašvaldībām un iedzīvotājiem.

Sabiedrisko apspriešanu laikā iegūti pozitīvi komentāri, kā arī ierosinājums nākotnē izvērtēt iespējas patstāvīgi vai kopā ar pašvaldībām veikt apzaļumošanu dzelzceļa līniju tuvumā, kas arī pašvaldību ieskatā palīdzētu mazināt troksni un uzlabotu teritorijas vizuālo pievilcību. Attiecībā uz apzaļumošanu gan jāņem vērā, ka šāds pasākums trokšņa līmeni būtiski nemazina, kā arī, to ieviešot, jāizvērtē apstādījumu tuvums dzelzceļa infrastruktūrai, lai vienlaikus neradītu iespējamu kaitējumu satiksmes drošībai apstādījumu radītās pasliktinātās pārredzamības dēļ vai lielāku koku stādījumu gadījumā – iespējamu vētru un koku lūšanas riska dēļ, kas var ietekmēt dzelzceļa infrastruktūru un vilcienu kustību. Tādējādi viena uz apkārtējo sabiedrību attiecināma ietekmes faktora mazināšana var izraisīt negatīvu ietekmi uz sabiedrību citā (satiksmes drošības) jomā.

Attiecībā uz citiem gadījumiem, kas nav saistīti ar troksni, bet kuros tiek skartas lokālas vietējās kopienas intereses (piemēram, meklējot atbilstošākus risinājumus drošai dzelzceļa šķērsošanai noteiktā vietā), pēc nepieciešamības tiek organizētas tikšanās un apspriedes ar iedzīvotājiem. Piemēram, 2023. gadā LDz tikās ar Čiekurkalna apkaimes iedzīvotājiem Rīgā, lai turpinātu diskusiju par turpmāko stacijas attīstību.

2024. gadā kopā ar citām iesaistītajām pusēm tikās ar sabiedrības pārstāvjiem Inčupē – saistībā ar iespējamo pieturas punkta saglabāšanu vai pārvietošanu.

Kopienas iesaistes nodrošināšanā nav noteikts viens atbildīgais – tā tiek organizēta atkarībā no aktualitātes un sasaistes ar citiem Koncerna darbības procesiem. Piemēram, par trokšņa mazināšanas jautājumiem atbild LDz Attīstības direkcija, kura arī nodrošina sabiedriskās apspriešanas norisi; par satiksmes drošības jautājumiem atbild LDz Tehniskā inspekcija, kas nepieciešamības gadījumā iesaistās apspriešanās, bet citos gadījumos visbiežāk komunikāciju ar apkārtējām kopienām nodrošina LDz Komunikācijas direkcija, iesaistot citas atbildīgās Koncerna struktūras. Balstoties uz apkārtējās sabiedrības iesaistes un konsultāciju rezultātā gūtajiem secinājumiem un priekšlikumiem, pēc nepieciešamības tiek precizēti LDz darbības plāni. Specifiski iesaistes efektivitāte netiek vērtēta.





Procesi negatīvās ietekmes novēršanai, kanāli bažu paušanai un darbības ietekmes, risku un iespēju pārvaldībai attiecībā uz skartajām kopienām

Gadījumos, kur tas ir iespējams, LDz veic pasākumus, lai mazinātu dzelzceļa infrastruktūras negatīvo ietekmi uz sabiedrību. Trokšņa gadījumā par šādu pasākumu uzskatāma [Rīcības plānā](#) iekļautās **prettrokšņa barjeras izbūve Rīgā, Ķengaragā. 2024. gadā ir uzsākta projekta īstenošana** – izstrādāta prettrokšņa barjeras specifikācija un norisinājies iepirkums, kurš noslēdzās 2024. gada 11. novembrī. Projekta līgumsumma ir ap 845 tūkst. EUR. Paredzēts, ka prettrokšņa barjera tiks uzbūvēta līdz 2025. gada beigām un ieguvums sabiedrības veselībai būs vairāk nekā 90 milj. EUR vērtībā (Rīcības plānā pieņemts, ka prettrokšņa barjeras ekspluatācijas laiks ir 20 gadi; aprēķins veikts, balstoties uz Eiropas Vides aģentūras izveidoto modeli, kas veidots, lai novērtētu trokšņa izraisītās negatīvās sekas un izteiktu tās monetārā formā). Resursi šī pasākuma īstenošanai ir iepļānoti 2024. un 2025. gada LDz investīciju plānā, un šīs investīcijas paredzēts realizēt no LDz pašu līdzekļiem.

Papildus Rīcības plānā apkopotas izmaksas un ieguvumi prettrokšņa barjeru izbūvei ne tikai Ķengaragā, bet arī Ogrē, Ikšķilē, Salaspilī un Bierīnos, taču šiem pasākumiem finansējums nav patlaban pieejams un plānojams.

Citi pasākumi trokšņa līmeņa mazināšanai, kā paredzēts Rīcības plānā, ir veicami regulāro infrastruktūras uzturēšanas darbu ietvaros (piemēram, sliežu slīpēšana, garsliežu nomaiņa u.c. sliežu ceļu uzturēšanas darbu komponentes). Šo darbu veikšanai resursi tiek paredzēti ikgadējā investīciju plānā, iekļaujot tos infrastruktūras atjaunošanas programmās. 2024. gada investīciju plānā attiecīgajiem darbiem tika novirzīti 22.5 milj. EUR, kas tiek finansēti no pašu līdzekļiem (t.sk., komercbanku aizdevumiem). Šo trokšņa mazināšanas pasākumu efektivitāte netiek detalizēti vērtēta, jo minētie darbi netiek veikti izolēti no citiem infrastruktūras uzturēšanas darbiem un konkrētu darbību pienesumu trokšņa līmeņa mazināšanā ir grūti novērtēt.

Gan prettrokšņa barjeras izbūve Ķengaragā, gan regulāro sliežu uzturēšanas ietvaros veicamie darbi iekļauti LDz kapitālieguldījumu pozīcijās 2024. gada finanšu pārskatos. Nākotnē nepieciešamais finansējums trokšņa mazināšanai tiks plānots atbilstoši LDz finanšu iespējām, tostarp izvērtējot iespēju trokšņa mazināšanas risinājumus integrēt ES fondu finansētajos infrastruktūras attīstības un modernizācijas projektos.





Vienlaikus gan jāņem vērā, ka kopš 2017. gada dzelzceļa pārvadājumu apjoms ir būtiski mazinājies (īpaši kravu pārvadājumu, kas rada lielāku troksni, jo sastāvi ir garāki un smagāki), tādējādi arī trokšņa ietekme uz iedzīvotājiem ir dabiski mazinājusies.

Satiksmes drošības uzlabošanas procesi un konkrētas rīcības ir sīkāk atspoguļotas [176. lpp.](#) patērētāju un gala lietotāju sadaļā.

Kā iepriekš minēts, attiecīgo pašvaldību iedzīvotāji, kur ir novērojams paaugstināts dzelzceļa radītā trokšņa līmenis, tiek iesaistīti Rīcības plāna sabiedriskajā apspriešanā. Savukārt par šiem vai citiem dzelzceļa radītās ietekmes uz vietējo sabiedrību jautājumiem iedzīvotāji var vērsties LDz Klientu servisa centrā pa tālruni 8002 1181 vai pa e-pastu uzzinas@ldz.lv. Ikviens saņemtais pieteikums tiek izskatīts un lemts par tālāko rīcību. 2024. gadā ir saņemti pieteikumi, kas skar, piemēram, traucētu dzelzceļa pārbrauktuvju darbību, dzelzceļa šķērsošanas vietas gājējiem, nepietiekami koptas dzelzceļa nodalījuma joslas, staciju aprīkojumu un tīrību (tostarp slidenā laikā) u.c. LDz Klientu servisa centra vadība arī regulāri izvērtē sniegto atbilžu ātrumu un kvalitāti, un uzziņu tālruņa operatoru komunikāciju ar klientiem, nepieciešamības gadījumā veicot uzlabojumus procedūrās un pakalpojuma sniegšanā. Klientu servisa centram jautājumus un priekšlikumus ir iespējams sniegt arī anonīmi.

Līdzās negatīvās ietekmes mazināšanai LDz papildus nodrošina arī sabiedrības informēšanu un izglītošanu ar dzelzceļu saistītos jautājumos, nodrošinot Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja darbību. Muzeja eksperti regulāri piedāvā pasākumus un aktivitātes, kas ļauj lieliem un maziem interesentiem uzzināt gan par dzelzceļa vēsturi Latvijā un pasaulē, gan arī citām ar dzelzceļu un industriālo mantojumu saistītām tēmām. 2024. gadā Latvijas Dzelzceļa muzejs svinēja savas pastāvēšanas 30 gadu vēsturi, aicinot apmeklētājus uz jubilejas pasākumiem – piemēram, [Perona svētkiem](#), kas muzeja teritorijā Rīgā, Uzvaras bulvārī 2A norisinājās 2024. gada augustā un ko saskaņā ar muzeja apkopoto informāciju apmeklēja gandrīz 800 viesu. Ikdienā muzeja pasākumos tiek aktualizēti arī satiksmes drošības jautājumi, tādējādi sniedzot ieguldījumu drošības izglītībā.





Ar skartajām kopienām saistīti mērķrādītāji

Uz satiksmes drošību attiecināmie mērķi sīkāk aprakstīti [184. lpp.](#) Trokšņa mazināšanas jomā nav izvirzīti trokšņa līmeņa samazināšanas mērķi, taču Rīcības plānā ir noteikti īstenojamie uzdevumi 2024.–2028. gadam, lai mazinātu trokšņa līmeni tā diskomforta zonās, tostarp:

- Troksni samazinošo barjeru izbūve akustiskā diskomforta zonā “Ķengarags”;
- Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas darbu veikšanas ietvaros īstenojamie trokšņa mazināšanas pasākumi posmos Šķirotava–Salaspils un Salaspils–Ogre;
- Pētījuma veikšana “Ilgtspējīgi risinājumi transporta trokšņa mazināšanai” (priekšlikums par pētījuma veikšanu iesniegts Satiksmes ministrijai, un tā īstenošana atkarīga no pieejamā ārējā finansējuma);
- Trokšņa samazināšanas pasākumu izvērtēšana dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektos, tostarp prasību iestrāde būvprojektos;
- Apstādījumu joslu izveide sliežu ceļu tuvumā atbilstoši pieejamajam finansējumam (izvērtējot iepriekšminētos satiksmes drošības riskus).

Šo pasākumu īstenošana plānotajā periodā arī ir uzskatāma par būtiskākajiem mērķrādītājiem, un tiek sekots līdzi to izpildei. Izņemot Ķengaraga apkaimē būvējamo prettrokšņa barjeru, precīzas izmaksas pārējiem pasākumiem nav noteiktas.

Veicot trokšņa līmeņa kartēšanu un rīcības plāna izstrādi nākamajam periodam (pēc 2028. gada, kad noslēgsies esošā Rīcības plāna īstenošana), tiks novērtēta veikto pasākumu efektivitāte. Kā iepriekš minēts, pasākumu efektivitāte nav atkarīga tikai no to īstenošanas LDz pusē, bet arī no pārvadājumu intensitātes pa dzelzceļa infrastruktūru kopumā.



PATĒRĒTĀJI UN TIEŠIE LIETOTĀJI

Ar patērētājiem un tiešajiem lietotājiem saistītu ietekmes, risku un iespēju faktoru mijiedarbība ar stratēģiju un darbīmdarbības modeli

“Latvijas dzelzceļš” Koncerna pakalpojumu patērētājus un tiešos lietotājus (jeb tiešos un netiešos klientus) var iedalīt trīs lielās grupās:



Pasažieri, kuri arvien vairāk izmanto dzelzceļa infrastruktūru. Jāņem vērā, ka pasažieru pārvadājumi neietilpst Koncerna darbībā, taču tajā ietilpst pasažieriem nepieciešamās infrastruktūras nodrošināšana – tostarp gan sliežu ceļi un saistītā infrastruktūra, gan stacijas un pieturas punkti un to aprīkojums, ko pārvalda VAS “Latvijas dzelzceļš” un kur drošību nodrošina SIA “LDZ apsardze”. 2024. gadā pasažieru pārvadājumu apjoms sasniedza 19,4 milj. pasažieru, kas ir par 13,5% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Šis apjoms ir bijis samērā stabils kopš 2017. gada, kritumu piedzīvojot vienīgi 2020. un 2021. gadā, kad to ietekmēja Covid-19 pandēmija un tās ietvaros noteiktie ierobežojumi. Pasažieru pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu Latvijā ir divas līdz trīs reizes augstāks nekā kaimiņvalstīs – Igaunijā un Lietuvā.

LDz mērķis ir attīstīt pasažieriem draudzīgu un drošu infrastruktūru, tādējādi savu iespēju robežās sekmējot to, lai arvien lielāka sabiedrības daļa savas ikdienas gaitas veiktu, izmantojot dzelzceļu, nevis, piemēram, privāto autotransportu. Pasažieru loma dzelzceļa darbībā pēdējos gados arvien vairāk pieaug, taču vienlaikus – LDz nav līgumattiecību ar pasažieriem kā infrastruktūras lietotājiem, līdz ar to attiecības ar šiem klientiem ir netiešas. Ņemot vērā, ka kopējo pasažieru loku veido ļoti dažādas sabiedrības grupas, tostarp sabiedrības grupas ar ierobežotu kustību spēju vai citiem ierobežojumiem, kas apgrūtina iespējas ērti izmantot vēsturiski veidojušos dzelzceļa infrastruktūru, pasažieru infrastruktūras uzlabošana ir viena no LDz būtiskākajām prioritātēm gan 2024.gadā, gan nākotnē;



Kravu pārvadātāji, to īpašnieki un loģistikas starpnieki. Koncernā ietilpst viena no dzelzceļa kravu pārvadājumu kompānijām Latvijā, SIA “LDZ CARGO”, taču Latvijā darbojas arī vairāki privāti dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumi, kuri izmanto LDz pārvaldīto infrastruktūru – tostarp AS “Baltijas Ekspresis”, AS “Baltijas tranzīta serviss” un SIA “Euro Rail Cargo”. Tāpat kravu pārvadājumus pa Latvijas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru veic Lietuvas dzelzceļa uzņēmums “LTG CARGO”. LDz Koncerna uzņēmumi “LDZ CARGO” un “LDZ Loģistika” nodrošina kravu pārvadājumus, to plānošanu, efektīvāko risinājumu piemeklēšanu konkrēta klienta vajadzībām, plāno vagonu parka sastāvu un pieejamību dažāda veida kravu pārvadājumu veikšanai u.c. Savukārt “LDZ ritošā sastāva serviss” nodrošina kravu pārvadājumiem izmantojamo vagonu un lokomotīvu apkopi, kārtējo un kapitālo remontdarbu veikšanu, ekipēšanu pārvadājumu veikšanai (degvielas uzpildi) un citus saistītus pakalpojumus.

Ar kravu pārvadājumiem saistīto pakalpojumu loma LDz darbībā pēdējos gados ir samazinājusies (pēdējos 10 gados kravu pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu Latvijā ir samazinājies no 57 milj. tonnu gadā līdz 11,47 milj. tonnu gadā). Vienlaikus tieši šī klientu grupa ir visnozīmīgākā no komercpakalpojumu attīstības un ilgtermiņa attiecību izveides viedokļa (ciktāl to neskar starptautisko sankciju vai citi ierobežojumi);



Citu ar dzelzceļu pamatdarbību nesaistītu pakalpojumu tiešie un netiešie klienti. LDz nodrošina elektroenerģijas piegādi kopumā 4482 objektos visā Latvijā (tostarp atsevišķās teritorijās, īpaši dzelzceļa līniju tuvumā, kur klientiem nav iespēju izvēlēties citu sadales pakalpojumu sniedzēju, jo tuvumā nav pieejama AS “Sadales tīkls” infrastruktūra), no tiem 4193 elektroenerģijas lietotāji ir privātpersonas, savukārt 319 elektroenerģijas lietotāji ir juridiskas personas. Pakalpojuma saņēmēji ir gan fiziskas, gan juridiskas personas. LDz arī iznomā nekustamo īpašumu juridiskām un fiziskām personām. Tāpat “LDZ apsardze” nodrošina ne tikai LDz infrastruktūras drošību, bet arī sniedz apsardzes pakalpojumus ārējiem, ar dzelzceļu nesaistītiem klientiem.



Katrai no šīm grupām ir nedaudz atšķirīga pieeja klientu vajadzību apzināšanas, attiecību veidošanas un uzturēšanas ziņā. Vienlaikus ir vairāki aspekti, kuros ir līdzīga LDz ietekme uz šīm grupām un/vai riski un iespējas, ko sadarbība ar šīm klientu grupām rada Koncernam.

Par būtiskākajām ar patērētājiem un tiešajiem lietotājiem saistītajām ilgtspējas jomām LDz darbībā uzskatāmas šādas sistēmiskas jomas, kas lielākoties saistītas ar pasažieru tiesību ievērošanu un stāvokļa uzlabošanu:

- **Privātuma nodrošināšana.** Lai gan LDz neapstrādā pasažieru datus, tas apstrādā datus, kas saistīti ar komerc klientiem un to kontaktpersonām, kā arī, piemēram, elektroenerģijas pakalpojuma lietotāju datus, kuru vidū ir arī liels skaits privātpersonu. Tādējādi, veidojot datu aizsardzības sistēmu Koncernā, šādu datu apstrāde, tās drošums un atbilstība normatīvo aktu prasībām, tiek rūpīgi ņemta vērā;
- **Piekluve kvalitatīvai un savlaicīgai informācijai.** Lai gan primāri par pasažieru apziņošanu ir atbildīgs AS “Pasažieru vilciens”, kas nav LDz Koncerna uzņēmums, LDz ir atbildīgs par efektīvu informācijas apriti dažādās ārkārtas situācijās, kas saistītas ar infrastruktūras darbību un pārvadājumu veikšanu. No efektīvas, saprotamas, kvalitatīvas un savlaicīgas informācijas pieejamības ir atkarīga pasažieru spēja plānot savus ikdienas maršrutus un dažādu paaugstināta stresa situāciju mazināšana, ja jau notiekoša pārvadājuma laikā norisinās kas neparedzēts. LDz šīs vajadzības ņem vērā, plānojot informācijas aprites pasākumus (aplūkoti turpmāk), nodrošinot informācijas savlaicīgu un iespējami pilnīgu pieejamību LDz Klientu servisa centra darbiniekiem, kā arī infrastruktūras modernizācijas projektu ietvaros iekļaujot dažādus ar informēšanas uzlabošanu saistītus risinājumus – elektroniskos tablo, balss paziņojumus u.c.. Tāpat informācijas aprite tiek pastāvīgi uzlabota komercpakalpojumu jomā;
- **Personu, tostarp bērnu, drošība.** Dzelzceļš ir paaugstinātas bīstamības zona, tādēļ LDz vienmēr īpaši nozīmīgi bijuši ar satiksmes drošību saistīti jautājumi. Drošība ir viena no LDz Koncerna pamatvērtībām, tās aspekti tiek izvērtēti, veicot jebkādas izmaiņas Koncerna struktūrā, darbībā, procesos utt., kā arī visos nepieciešamajos gadījumos izmaiņas tiek saskaņotas ar ārēju institūciju – Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju. Drošības jautājumi vienmēr tiek ņemti vērā infrastruktūras attīstības un modernizācijas projektos. Drošības apdraudējums var skart gan pieaugušos, gan bērnus, taču īpašu uzmanību LDz jau vairāk nekā 15 gadu pievērš bērnu un jauniešu izglītošanai satiksmes drošības jautājumos, gan organizējot atsevišķas drošības stundas izglītības iestādēs, gan piedaloties dažādos plašākos bērnu un jauniešu auditorijai paredzētos pasākumos;





- **Piekluve produktiem un pakalpojumiem.** Par būtisku, t.sk., ar cilvēktiesībām saistītu jomu uzskatāma infrastruktūras fiziskā piekluve jeb t.s. vides pieklūstamība. Šie jautājumi LDz dienaskārtībā ir ienākuši salīdzinoši nesen – aptuveni pēdējo 10–15 gadu laikā, taču šobrīd tie ir kļuvuši par vienu no būtiskiem aspektiem visos ar pasažieru infrastruktūru saistītajos projektos, rūpējoties, lai infrastruktūra kļūtu pieejamāka pasažieriem un citiem tās lietotājiem ar īpašām vajadzībām, pārvietošanās grūtībām, sensoro maņu traucējumiem utt. Tāpat ir izstrādāts [Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts](#), kas detalizēti nosaka prasības jebkādu pasažieru infrastruktūras projektu realizēšanai. Ierobežoto finanšu iespēju dēļ LDz nevar īsā laikā veikt visu pasažieru infrastruktūras objektu pārbūvi atbilstoši šī standarta pamatprincipiem, taču dara to mērķtiecīgi un pakāpeniski pasažieru infrastruktūras modernizācijas projektu ietvaros, izmantojot ES fondu līdzfinansējumu;
- **Vienlīdzīga attieksme un nediskriminēšana.** Arī šis jautājums galvenokārt saistīts ar pasažieriem un vides pieklūstamību, kā aprakstīts iepriekš, jo uzlabota infrastruktūra ļauj novērst netiešu diskrimināciju pret noteiktām sabiedrības grupām un sekmēt vienlīdzības principu ievērošanu sabiedrības mobilitātes nodrošināšanā, izmantojot dzelzceļa pārvadājumus;
- **Atbildīga tirgvedības prakse.** Šis jautājums galvenokārt attiecas uz komercpārvadājumiem un vienlīdzīgu attieksmi pret visiem kravu pārvadātājiem, kas izmanto LDz infrastruktūru. Ņemot vērā, ka viens no pārvadātājiem, SIA “LDZ CARGO” ietilpst LDz Koncernā, LDz ir ļoti būtiski ievērot vienlīdzīgas un godprātīgas konkurences principus attiecībā pret visiem pārvadātājiem, kas tiek atbilstoši arī darīts.

Aplūkotajās jomās identificētas būtiskākās ietekmes, riski un iespējas, kas apkopoti nākamajā lappusē (tostarp tabulā minētie riski tiek aplūkoti arī vispārējās LDz risku vadības sistēmas ietvaros).





 pozitīva ietekme
  negatīva ietekme
   
 Saskaņā ar 79. lpp. attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



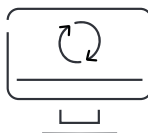
Ar patērētājiem un tiešajiem lietotājiem saistītas rīcībpolitikas

Lai pārvaldītu būtiskākos ietekmes, riska un iespēju faktoros attiecībā uz patērētājiem un tiešajiem lietotājiem, LDz Koncerna vai atsevišķu uzņēmumu līmenī ir izstrādāti un apstiprināti šādi dokumenti:



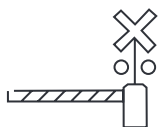
— Datu apstrādes / privātuma jomā:

- **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna fizisko personu datu aizsardzības politika** (apstiprināta ar LDz padomes 27.02.2020. lēmumu). Politikas mērķis ir nodrošināt vienotu Vispārīgās datu aizsardzības regulas (ES) 2016/679 prasību ieviešanu un nodrošināšanu visā Koncernā. Tostarp politikā noteikti gan pienākumi attiecībā uz personas datu apstrādi attiecībās ar ārējiem sadarbības partneriem un citām ieinteresētām pusēm, gan darbinieku personas datu apstrādi. Tāpat noteikti atbildības līmeņi – par kopējo fizisko personu datu aizsardzību Koncernā atbild LDz Drošības direkcija, taču katrā Koncerna sabiedrībā tiek deleģēts atbildīgais datu aizsardzības speciālists, kuri kopā veido darba grupu, kas strādā ar datu aizsardzības jautājumiem. Politika arī nosaka kārtību, kā tiek identificēti, izmeklēti un ziņoti iespējamie pārkāpumi, kā arī definē noteiktas formas dokumentus personas datu apstrādes regulēšanai darba attiecībās un attiecībās ar trešajām pusēm, kā arī nostiprina ietvaru, kādā tiek veikts personas datu aizsardzības riska novērtējums, incidentu reģistrēšana un datu apstrādes novērtējumi. Atbilstoši LDz valdes reglamentam par fizisko personu datu drošību kā vienu no iekšējās un ārējās drošības jomām atbild valdes priekšsēdētājs;
- **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna videonovērošanas un tajā iegūto datu apstrādes noteikumi** (apstiprināti ar LDz valdes 22.08.2023. lēmumu). LDz pārvalda nozīmīgu publisko infrastruktūru, un liela nozīme ir šīs infrastruktūras izmantošanas drošībai (gan pārvadājumu veikšanā, gan sliežu ceļu šķērsošanā, gan trešo pušu huligānisma vai kaitniecības izpratnē), tādēļ visā LDz infrastruktūrā ir izvietots vairāk nekā 1500 video novērošanas kameru. Videonovērošana ir saistīta ar personas datu apstrādi (tiek fiksēta fizisko personu vizuālā identitāte). Apstiprinātie noteikumi noteic, ka par videonovērošanas nodrošināšanu atbild LDz Drošības direkcija un novērošana tiek veikta ar mērķi nepieļaut vai novērst incidentus, tostarp bīstamas situācijas, uz dzelzceļa infrastruktūras, nepieļaut iekļūšanu slēgtās teritorijās, kā arī incidentu gadījumā rekonstruēt to gaitu. Piekļuve videonovērošanas datiem ir ierobežotam, ar drošības direktora akceptu apstiprinātam darbinieku lokam. Dati tiek glabāti ne ilgāk kā divus mēnešus (ja vien ārējie tiesību akti nenosaka citādi), un to izsniegšanu trešajām personām atbilstoši tiesību aktos paredzētajiem gadījumiem, kārtībai un apjomam veic tikai Drošības direkcija. Šādi gadījumi var būt, piemēram, saistīti ar satiksmes negadījumu izmeklēšanu. Satiksmes drošības kontrolei videonovērošanas datus var pieprasīt arī LDz Tehniskā inspekcija, lai analizētu nepieciešamos satiksmes drošības uzlabojumus, veicamos sabiedrības izglītošanas pasākumus vai citus aspektus, kas varētu uzlabot drošības situāciju uz dzelzceļa infrastruktūras un tās tuvumā. Noteikumi arī paredz, ka, nodrošinot līdzvērtīgus datu aizsardzības pasākumus, LDz drīkst slēgt sadarbības līgumus ar citām valsts un pašvaldību iestādēm, lai nodrošinātu drošības līmeņa paaugstināšanu dzelzceļa tuvumā. Piemēram, šāda rakstura pasākumos ietilpst sadarbība ar Valsts policiju satiksmes noteikumu pārkāpumu kontrolē uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, izmantojot LDz videonovērošanas datus. Noteikumi paredz, ka datu subjekti tiek informēti par videonovērošanu attiecīgajā teritorijā, izvietojot vienota noformējuma brīdinošās zīmes;

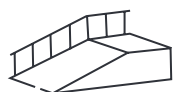


— Informācijas aprites jomā LDz nav vienotas rīcībpolitikas, taču atsevišķās jomās ir izstrādāti dokumenti, kas nosaka informācijas nodošanas kārtību un tās pieejamību sabiedrībai:

- **Aprīkojuma nodrošināšanas un satiksmes informācijas sniegšanas pakalpojuma noteikumi** (apstiprināti ar LDz valdes 09.01.2023. lēmumu) noteic kārtību, kā LDz kā apkalpes vietas operators sniedz pakalpojumu attiecībā uz pasažieru apziņošanu par vilcienu kustību stacijās un pieturas punktos. Tostarp noteikumi paredz, ka LDz sniedz pasažieriem viegli pieejamu un skaidri saprotamu informāciju par pasažieru vilcienu kustību, izmantojot elektroniskos tablo vai displejus uz peroniem, pie izejas uz tiem, pasažieru uzgaidāmajās telpās un tuneļos, kā arī atskaņojot automātiskos audio paziņojumus (specifiski Daugavpils stacijā) un pēc nepieciešamības nodrošinot manuālus audio paziņojumus (piemēram, vilciena būtiska kavējuma vai kustības grafika izmaiņu gadījumā). Savukārt pasažieru pārvadātāja atbildība ir sniegt LDz aktuālo informāciju par izmaiņām un notikumiem, kas var ietekmēt vilcienu kustības grafika izpildi, lai LDz savukārt varētu nodrošināt aktuālas informācijas sniegšanu pasažieriem;
- **Dzelzceļa satiksmes negadījumu apziņošanas, reģistrācijas, izmeklēšanas un uzskaites noteikumi** (apstiprināti ar LDz valdes priekšsēdētāja 29.02.2024. rīkojumu) paredz kārtību informācijas apmaiņai un tālākai rīcībai satiksmes negadījuma iestāšanās gadījumā – tostarp attiecībā uz situācijām, kurās notriekts cilvēks, notikusi vilciena sadursme vai vilciena un cita transportlīdzekļa sadursme, nobraukšana no sliedēm, vilciena nosūtīšana pa nesagatavotu vai nepareizi sagatavotu maršrutu, pabraukšana garām aizliedzošajam signālam, avārija ar bīstamu kravu, trešo pušu ļaunprātīga rīcību uz dzelzceļa infrastruktūras u.c. iespējamās situācijas. Kopumā noteikumi ietver 52 dažādas iespējamās situācijas, kas var izraisīt dzelzceļa satiksmes negadījumu un kuru gadījumā dzelzceļa speciālistiem nekavējoties jāziņo LDz Vilcienu kustības pārvaldei, kas atkarībā no situācijas veic tālākās darbības, tostarp nepieciešamības gadījumā iesaistot ārējos dienestus – piemēram, neatliekamo medicīnisko palīdzību, Valsts policiju, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju, Valsts vides dienestu u.c. institūcijas atbilstoši nelaimes gadījuma specifikai. Tāpat nepieciešamības gadījumā tiek informētas citas iekšējās struktūras un struktūrvienības (tostarp LDz Klientu servisa centrs, kura uzdevums ir nodrošināt iespējami precīzu informāciju uzziņu tālrunā 8002 1181 operatoriem, pie kuriem visbiežāk vēršas pasažieri, saskaroties ar vilcienu kustības traucējumiem);
- Plašākā izpratnē informācijas publiskošanu par Koncerna un atsevišķu tā sabiedrību darbību nosaka **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna informācijas publiskošanas kārtība** (apstiprināta ar LDz valdes 19.12.2023. lēmumu), kura izstrādāta, balstoties uz Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma un no tā izrietošo tiesību aktu prasībām par informācijas publiskošanu. Kārtība nosaka Koncerna finanšu un nefinanšu informācijas publiskošanas apjomu, biežumu un par tās publiskošanu atbildīgās struktūras. Kaut arī šajā kārtībā galvenokārt ir runa par dokumentu publiskošanu, kas saistīti ar kapitālsabiedrības korporatīvo pārvaldību, tā satur arī tādu informāciju, kas var sniegt priekšstatu Koncerna vai atsevišķu tā sabiedrību tiešajiem un netiešajiem klientiem, tostarp pasažieriem, par būtiskākajiem pasākumiem, ko Koncerns veic pakalpojumu kvalitātes un apjoma pilnveidei;



- Satiksmes drošības jomā LDz ir izstrādāti dokumenti gan Koncerna, gan tā valdošā uzņēmuma līmenī, ņemot vērā, ka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošana ir saistīta ar paaugstinātiem drošības riskiem. Tostarp visu izstrādāto dokumentu pamatā ir princips, ka drošība vienmēr ir prioritāte un maksimāli jātiecas uz to, lai incidenti netiktu pieļauti, – ciktāl tas ir LDz spēkos un kompetencē:
 - **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna satiksmes drošības politika** (apstiprināta ar LDz valdes 13.03.2023. lēmumu), kurā noteikts, ka satiksmes drošība ir galvenā prioritāte Koncerna vērtību sarakstā un jebkādu šaubu gadījumā par iespējamo rīcību drošība ir pirmā prioritāte. Tāpat drošības aspekti un riski vienmēr tiek vērtēti gadījumos, kad tiek pieņemti ar dzelzceļa darbību saistīti lēmumi (tai skaitā, reorganizācijas, funkciju izmaiņas u.c.), turklāt drošības risku pārvaldība nav uzskatāma par atsevišķu Koncerna un katra tā uzņēmuma funkciju, bet gan ir integrēta visos vadības procesos. Politikā arī noteikts, ka LDz tiek izvirzīti ar satiksmes drošību saistīti mērķi un to izpildes izvērtēšana (sīkāku informāciju skatīt [184. lpp.](#)). Politika arī paredz rīcību negadījumu izmeklēšanā, kā arī noteic, ka politikas principi ir attiecināmi ne tikai uz koncernu un tā uzņēmumiem, bet arī nolīgtajiem darbuzņēmējiem un piegādātājiem, kuriem līgumsaistību ietvaros izvirzāmas prasības stingri ievērot satiksmes drošības prasības. Atbilstoši LDz valdes reglamentam par satiksmes drošību atbild valdes loceklis komercjautājumos;
 - **VAS “Latvijas dzelzceļš” satiksmes drošības pārraudzības stratēģija** (apstiprināta ar LDz valdes 20.09.2023. lēmumu) sīkāk aplūko tieši satiksmes drošības prasību ievērošanas kontroli un tostarp arī pasākumus sadarbības partneru darbības uzraudzībai. Tai skaitā noteiktas gan prasības specifisku Dzelzceļa likumā noteikto darbu veikšanai un to veicēju kvalifikācijai (prasot speciālas drošības apliecības), gan citiem darbu veicējiem (kuriem netiek prasības drošības apliecības, bet, veicot darbu dzelzceļa nodalījuma joslā, tiek nodrošināta stingra uzraudzība no LDz puses), kā arī preču – tostarp dažādu rezerves daļu, infrastruktūras elementu, tehnoloģiju utt. – piegādātāju kontrolei gan pirms, gan pēc preces piegādes. Tāpat šajā stratēģijā iekļauti kopējie Eiropas Savienības līmenī dzelzceļam noteiktie drošības mērķi, LDz vidēja termiņa darbības stratēģijā noteiktie drošības mērķi un monitorējamie indikatori, kuriem tiek sekots līdzī, lai savlaicīgi gūtu informāciju par iespējamiem incidentiem (sīkāku informāciju skatīt [184. – 185. lpp.](#));
 - **VAS “Latvijas dzelzceļš” satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēma** (apstiprināta ar LDz valdes priekšsēdētāja 21.02.2024. rīkojumu) detalizēti apraksta preventīvo pasākumu kopumu satiksmes drošības stāvokļa uzraudzībai un uzlabošanai. Tostarp dokumentā noteikts, ka izvērtējums par satiksmes drošības stāvokli vilcienu kustības, elektrotehniskajā, sliežu ceļu un vagonu saimniecībā veicams reizi pusgadā, izskatot un protokolējot informāciju par drošības rādītājiem un to analīzi, attiecīgajā periodā novērotajiem incidentiem un pārkāpumiem gan pašu darbībā, gan piegādātāju un sadarbības partneru darbībā, ieviesto uzlabojumu un to efektivitātes analīzi u.c. saistītiem jautājumiem. Tāpat sistēmas ietvaros tiek plānotas regulāras dzelzceļa infrastruktūras un tās elementu apskates un atbilstības pārbaudes, bet reizi 2–4 gados plašākas revīzijas. Sistēma paredz arī neplānotas (pēkšņas) pārbaudes un pasākumus sliežu ceļu stāvokļa pārbaudei, izmantojot tehniskos līdzekļus (mērvagona ierīces, ultraskaņas kontroli ar defektoskopijas aparātiem u.c.). Reizi ceturksnī tiek organizētas tehniskās mācības, tai skaitā, par rīcību iekārtu bojājumam, avāriju u.c. gadījumos;



- Vides piekļūstamības (tostarp vienlīdzīgas un nediskriminējošas pakalpojumu pieejamības) jomā LDz nav izstrādātas politikas vai stratēģijas, taču 2022. gadā sadarbībā ar Invalīdu un viņu draugu organizāciju “Apeirons” izstrādāts un 2024. gadā aktualizēts **Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts** (aktuālā redakcija apstiprināta ar LDz valdes 14.05.2024. lēmumu un [pieejama LDz mājas lapā](#)). Standarts apraksta prasības dzelzceļa pasažieru infrastruktūras – staciju un pieturas punktu – aprīkojumam atkarībā no stacijas klases (ir izdalītas piecas klases, kas tiek apzīmētas ar burtiem no A līdz E – atkarībā no vidējā pasažieru skaita konkrētajā stacijā gadā), kā arī prasības vides piekļūstamības (pieejamības) nodrošināšanai.

Tostarp norādīti pamatprincipi, kas jāievēro aprīkojot stacijas un pieturas punktus tā, lai tos varētu izmantot pasažieri ar kustību traucējumiem un ierobežotu mobilitāti, sensorajiem traucējumiem (dzirdes un redzes traucējumi), alerģijām, kognitīvajiem traucējumiem u.c. Standartā iekļautās prasības tiek ievērotas, īstenojot visus jaunus investīciju projektus, kuros tiek pārbūvēta vai modernizēta pasažieru infrastruktūra, un iekļaujot standarta prasības iepirkumu tehniskajās specifikācijās.



- Pakalpojumu pārvaldības jomā jānorāda, ka LDz Koncerns netirgo plaša patēriņa pakalpojumus vai preces, līdz ar to atbildīga tirgvedība Koncerna gadījumā ir galvenokārt saistīta ar caurskatāmu, saprotamu un pieejamu pakalpojumu nodrošināšanu. Informācija par visiem LDz sniegtajiem pakalpojumiem, to saņemšanas iespējām, nosacījumiem, veidlapām utt. ir pieejama LDz mājas lapā (apakšsadaļās “Biznesam” un “Privātpersonām”). Visa **pāravadātājiem un citiem dzelzceļa infrastruktūras lietotājiem vai sadarbības partneriem nepieciešamā informācija ik gadu tiek aktualizēta un publicēta Tikla pārskatā** – saskaņā ar ārējā regulējuma prasībām Tikla pārskatā ietvertā informācija par infrastruktūras pieejamību, aprīkojumu, jaudu utt. tiek publicēta divus gadus uz priekšu, t.i., šī ziņojuma sagatavošanas laikā ir aktuāls [Tikla pārskats 2026. gadam](#), kas apstiprināts ar 21.01.2025. LDz valdes lēmumu. Papildus tam ir izstrādātas kārtības vai noteikumi par konkrētu pakalpojumu sniegšanu (piemēram, vilces pakalpojumiem, tādu būvniecības projektu saskaņošanu, kas skar LDz teritoriju vai tā inženiertehniskās sistēmas, kravu pārvadājumiem, tostarp specifiskiem pārvadājumu veidiem – piemēram, negabarīta un smagsvara kravām, u.c.). Noteikumi vai tajos ietvertās prasības, kas ir saistošas ārējām pusēm, tiek publicētas mājas lapā;



- Koncerna sabiedrības, kurām ir sertificētas kvalitātes vadības sistēmas ([SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”](#) un [SIA “LDZ apsardze”](#) – ISO 9001), to ietvaros ir izstrādāta un uzturēta Kvalitātes vadības rokasgrāmata (RSS) un Integrētās vadības sistēmas politika (Apsardze). Savukārt SIA “LDZ CARGO” ir izstrādājis klientu komunikācijas un attiecību vadības vadlīnijas, kas nosaka galvenos komunikācijas un sadarbības principus, klientu segmentāciju un rīcību specifisku projektu attīstībā, piemēram, sekmējot klientu kravu pānesi no autotransporta uz klimata un videi draudzīgāko dzelzceļu;



- Savukārt, lai veicinātu iespējami efektīvāku Koncerna resursu izmantošanu un attīstību, ar LDz valdes 02.05.2023. lēmumu ir apstiprinātas **Vadlīnijas komercializācijas pasākumu noteikšanai “Latvijas dzelzceļš” Koncerna sabiedrību stratēģiskās plānošanas dokumentos un to īstenošanas rīcības plānos**. Vadlīnijas nosaka četrus būtiskus mērķus:
 - Uzlabot ārējiem klientiem sniegto pakalpojumu rentabilitāti;
 - Nodrošināt augstu klientu servisa līmeni;
 - Diversificēt sniegto pakalpojumu segmentu;
 - Palielināt ārējiem klientiem sniegto pakalpojumu klāstu.



Vienlaikus vadlīnijas paredz klientu segmentēšanu, klientu pārvaldības pieejas, pārdošanas procesa, informācijas aprites un risku vadības pieeju un citus būtiskus apsvērumus. Atbilstoši LDz valdes reglamentam par komercializācijas jautājumiem atbild valdes loceklis komercjautājumos.

Saskaņā ar 2024. gadam LDz padomes izvirzītajiem rezultativajiem rādītājiem (KPI) valdei viens no šādiem rādītājiem ir jaunu komercprojektu apjoma nodrošināšana komercializējamiem ieņēmumiem. Komercializācijas pasākumu un detalizētāku procesu izstrāde ir arī viens no 2024. gada nogalē uzsāktās Koncerna efektivizācijas programmas būtiskajiem darbības virzieniem.

Minētajās rīcībpolitikās LDz specifiski neatsaucas uz Apvienoto Nāciju Organizācijas, Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas vai citām vadlīnijām, taču ievēro labo praksi un ārējo normatīvo aktu prasības, kā arī Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarta gadījumā – dažādu sabiedrības grupu cilvēktiesības (piekļuvi pakalpojumiem un vienlīdzīgas iespējas).

Lai risinātu iespējamus tiešo un netiešo klientu tiesību pārkāpumus, tostarp cilvēktiesību kontekstā, Koncernā ir izstrādāta Pretenziju un ierosinājumu aprites kārtība, kurai atbilstoši konkrētais Koncerna uzņēmums rīkojas.

Procesi patērētāju un tiešo lietotāju iesaistei

Patērētāju un tiešo lietotāju iesaiste un to viedokļu apzināšana galvenokārt tiek organizēta stratēģisko klientu – pasažieru un kravu pārvadātāju – līmenī, vienlaikus dodot iespēju arī citu mazāk stratēģisku pakalpojumu (piemēram, elektroenerģijas piegādes klientiem) paust savu viedokli. Iesaistei tiek izmantoti šādi kanāli:



Aptaujas

- **Tiešo klientu aptaujas**, kurās VAS “Latvijas dzelzceļš”, SIA “LDZ CARGO”, SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un SIA “LDZ apsardze” pēc pakalpojuma sniegšanas vai, piemēram, reizi gadā noskaidro savu klientu viedokli par saņemtā pakalpojuma kvalitāti, atbilstību gaidītajam un nepieciešamajiem uzlabojumiem. Atkarībā no sniegtajiem viedokļiem aptauju rezultāti tiek analizēti un izskatītas iespējas pilnveidot pakalpojumus, tostarp uzlabot komunikāciju ar klientiem;
- **Netiešo klientu jeb pasažieru viedoklis tiek analizēts, balstoties uz AS “Pasažieru vilciens” reizi gadā veikto klientu aptauju rezultātiem**, kur parasti tiek ietverti arī jautājumi par pasažieru apmierinātību ar dzelzceļa infrastruktūru un PV ar iegūto informāciju dalās ar LDz, nepieciešamības gadījumā apspriežot uzlabojumu iespējas.



VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA

VIDE

SOCIĀLIE ASPEKTI

PĀRVALDĪBA

BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI

NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS

2024. gadā veiktā AS “Pasažieru vilciens” vilcienu pasažieru apmierinātības pētījuma rezultāti liecina, ka:



61%

aptaujāto dzelzceļa pasažieru ir drīzāk apmierināti vai pilnīgi apmierināti ar staciju ēku izskatu, tīrību, tehnisko stāvokli un aprīkojumu



64%

ir drīzāk apmierināti vai pilnīgi apmierināti ar perona vai pieturas izskatu, tīrību, tehnisko stāvokli un aprīkojumu



67%

respondentu, atrodoties dzelzceļa stacijā vai pieturā, jūtas droši par sevi, savu veselību un savu mantu



75-76%

ir apmierināti gan ar pārvietošanās (navigācijas) zīmēm un norādēm stacijā un uz perona, gan operatīvās informācijas pieejamību staciju skaļruņos vai tablo



49%

respondentu norādījuši, ka ir apmierināti ar velosipēdu novietnēm, taču šajā jautājumā ļoti liela daļa respondentu (gandrīz trešajai daļai jeb 29%) nav bijis viedokļa, līdz ar to var pieņemt, ka viņi ar velosipēdu nepārvietojas un jautājums šai respondentu daļai nav aktuāls



45%

norādījuši, ka ir apmierināti ar labierīcībām un to pieejamību stacijās, kā arī zemāka apmierinātība ir ar iepirkšanās iespējām stacijā, cita sabiedriskā transporta kustību uz/no stacijas un auto novietošanas iespējām stacijas tuvumā, taču šie aspekti visbiežāk nav LDz kontrolē

Relatīvi zemāks rādītājs ir arī apmierinātībai ar palīdzības sniegšanu personām ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām.



37%

respondentu šajā jautājumā nav viedokļa, kas atkal norāda uz to, ka šiem pasažieriem jautājums varētu nebūt aktuāls

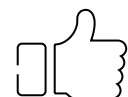
42%

norādījuši, ka ir drīzāk apmierināti vai apmierināti ar pakalpojuma kvalitāti

21%

nav apmierināti

Tiesa, apmierinātības līmenis kopš iepriekšējās aptaujas ir pieaudzis, kas tostarp var būt skaidrojams ar LDz veiktajiem ieguldījumiem infrastruktūras uzlabošanā, padarot to pieejamāku visām pasažieru grupām (sīkāk skatīt [182. - 183. lpp.](#)).



Vidēji pozitīvāks viedoklis ir pasažieriem, kas ikdienā pārvietojas Jelgavas dzelzceļa līnijā, bet kritiskāks – Skultes līnijas pasažieriem.

Tiešo un netiešo klientu viedokļi tiek apzināti arī aptaujās, kuras tiek veiktas, lai noteiktu Koncerna būtiskās ilgtspējas jomas un izstrādātu ilgtspējas ziņojuma struktūru. Šādas aptaujas ir veiktas 2023. un 2024. gadā un nākotnē plānotas vidēji reizi trīs gados vai pēc nepieciešamības.



Klātienes vai attālinātas individuālas vai nozaru tikšanās

Klātienes vai attālinātas individuālas vai nozaru tikšanās, kas norisinās pēc nepieciešamības, lai pārrunātu būtiskus sadarbības jautājumus. Piemēram, LDz jau vairākus gadus pirms graudu sezonas sākuma tiekas ar graudu nozares pārstāvjiem, lai savlaicīgi un pietiekamā apjomā plānotu gan graudu vagonu pieejamību, gan atbilstošu pārvadājumu apjomu, biežumu un maršrutus, kā arī informācijas apmaiņu. Tāpat tiek rīkotas diskusijas ar netiešo klientu – pasažieru – pārstāvjiem Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pašvaldībās, lai pārrunātu, piemēram, plānoto vai iespējamo infrastruktūras modernizācijas projektu ietekmi uz infrastruktūras izmantošanas iespējām (tostarp vides piekļūstamību);



Kopprojekti

Lai nodrošinātu, ka pakalpojumu sniegšanā (īpaši pasažieru segmentā) tiek ievērotas lietotāju vajadzības, atsevišķās jomās tiek organizēti kopprojekti. Kā būtiskāko no tiem var nosaukt ilggadējo sadarbību ar Invalīdu un viņu draugu organizāciju “Apeirons”, kas periodiski konsultē un atbalsta LDz pasažieru infrastruktūras uzlabošanā, kā arī ir iesaistījies Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarta izstrādē (sīkāk skatīt [177.lpp.](http://177.lpp)). Šajā jomā komunikācija un iesaiste bieži notiek pirms projektu īstenošanas, lai savlaicīgi projektos paredzētu nepieciešamos risinājumus vai izmaiņas;



Augsta līmeņa tikšanās starptautiskā līmenī

Ņemot vērā, ka kravu pārvadājumu un ritošā sastāva apkopes un remontdarbu segmentā Koncerna uzņēmumu darbība ir saistīta ar starptautiskiem klientiem un sadarbības partneriem, sadarbības veidošanai, esošās sadarbības apspriešanai un problēmjautājumu, tostarp informācijas apmaiņas, risināšanai tiek izmantota iespēja tikties starptautiska līmeņa pasākumos (tostarp nozares izstādēs un konferencēs). Šie pasākumi notiek atbilstoši starptautisko pasākumu norises kalendāram vai pēc nepieciešamības



Lekcijas, diskusijas un informācijas kampaņas par satiksmes drošības jautājumiem

Neraugoties uz satiksmes drošību kā Koncerna prioritāti, ik gadu uz dzelzceļa tiek traumēti vai iet bojā cilvēki. 2024. gadā notika 14 nopietni negadījumi, kuros 4 cilvēki ir gājuši bojā un 11 cilvēki bija smagi traumēti. Bez tam 2024. gadā notika 10 negadījumi ar cilvēku, kuri atbilstoši 02.06.2020 MK noteikumu Nr.334 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtībai”, klasificēti kā pašnāvības. Tādēļ par ļoti būtisku iesaistes un izglītošanas funkciju LDz jau daudzus gadus uzskata lekcijas, diskusijas un informācijas kampaņas par drošību dzelzceļa tuvumā, kas savlaicīgi var pievērst mērķauditoriju uzmanību drošībai un potenciāli novērst nelaimes gadījumus nezināšanas vai neuzmanības dēļ. LDz eksperti pēc pieprasījuma dodas uz Latvijas izglītības iestādēm dažādu vecumu jauniešiem stāstīt par drošību un uzskatāmi demonstrēt riskus, ko drošības prasību neievērošana var radīt. **2024. gadā LDz drošības eksperti ir novadījuši 69 lekcijas 16 izglītības iestādēs.** Drošības stundas vai sarunas par drošību dzelzceļa tuvumā tiek integrētas arī Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja aktivitātēs, ko pārvalda LDz. Savukārt ikgadējā satiksmes drošības kampaņa medijos un sociālajos tīklos fokusējās uz spoku tematiku, liekot tās auditorijai aizdomāties par to, ka ikviens sabiedrības loceklis var kļūt par garu vai spoku, ja apzināti vai neapzināti neparūpēsies par savu drošību dzelzceļa tuvumā.

Minētajiem iesaistes kanāliem un mehānismiem nav noteikts viens atbildīgais. Piemēram, par komunikāciju ar sabiedrību (t.sk., apkaimēm, skolām, nevalstiskajām organizācijām utt.) visbiežāk ir atbildīga LDz Komunikācijas direkcija, par starptautisko pasākumu un tikšanos plānošanu – LDz Starptautisko attiecību direkcija, bet par klientu atgriezeniskās saites ieguvu pakalpojumu kvalitātes jautājumos – katras Koncerna sabiedrības struktūras atbilstoši savai kompetencei. Iesaistes pasākumu efektivitāte netiek specifiski mērīta, taču par vērtīgu rezultātu uzskatāmi gadījumi, kad problēmjautājumos izdodas nonākt pie kopīga risinājuma.



Procesi negatīvās ietekmes novēršanai un kanāli bažu paušanai

Būtiskākie negatīvās ietekmes veidi uz patērētājiem un tiešajiem lietotājiem, kas aplūkoti iepriekšējās lappusēs, var būt saistīti ar informācijas pieejamību, satiksmes drošību vai dzelzceļa infrastruktūras un attiecīgi pārvaldījumu ierobežotu pieejamību noteiktām sabiedrības grupām. Lai paustu savas bažas vai viedokli, pasažieri un citu Koncerna pakalpojumu saņēmēji (tai skaitā arī elektroenerģijas pircēji) var sazināties ar LDz Klientu servisa centru pa tālruni **8002 1181** vai e-pastu uzzinas@ldz.lv un paust savu viedokli, sūdzības, priekšlikumus, informāciju vai pateicības. Vienkāršākās situācijās Klientu servisa centra operatori informāciju sniedz nekavējoties, bet gadījumos, kad nepieciešams rast tālāku risinājumu, informāciju atkarībā no tās specifikas nodod atbildīgajām LDz struktūrām radušās problēmsituācijas novēršanai vai atrisināšanai. Ja klients vēlas, lai LDz sniedz atgriezenisko saiti par risinājumu, Klientu servisa centrs nodrošina tās sniegšanu.

2024. gadā LDz Klientu servisa centrs ir saņēmis klientu jautājumus par tādām tēmām kā:



pārbrauktuvju darbība



LDz nekustamo īpašumu apsaimniekošanas problēmjautājumi (piemēram, nenotīrītas taciņas ziemā)



pakalpojumu pieteikšana pasažieriem ar īpašām vajadzībām un problēmjautājumiem saistībā ar šo pakalpojumu



jauno AS “Pasažieru vilciens” elektrovilcienu savietojamība ar pasažieru peroniem



LDz informācijas sistēmu darbības problēmjautājumi



uzziņas par vilcienu kustības grafiku, drošības jautājumi u.c.

Jautājumos, kas skar komercpakalpojumus, ar klientu bažām un jautājumiem strādā attiecīgo Koncerna sabiedrību klientu attiecību speciālisti vai citas atbildīgās struktūras. Lai uzlabotu informācijas pieejamību un caurskatāmību, LDz tīmekļa vietnē tiek izvietota tiešajiem un netiešajiem klientiem noderīga informācija un dokumenti pakalpojumu pieteikšanai. Tādējādi arī tiek nodrošināts, ka visa būtiskā informācija ir publiska un tās pieejamībā nav diskriminācijas vai konkurences priekšrocību/ierobežojumu kādai no klientu grupām.

LDz nav ieviesta specifiska procedūra vai kārtība negatīvās ietekmes atlīdzināšanai, jo tāda veida ietekmes, kuras būtu jākompensē nodarīta kaitējuma dēļ, LDz darbībā līdz šim nav identificētas.



Darbības ietekmes, risku un iespēju pārvaldībai attiecībā uz patērētājiem un tiešajiem lietotājiem

Par būtiskākajiem darbības virzieniem, kuru mērķis ir pārvaldīt šajā sadaļā minētās ietekmes, riskus un iespējas, uzskatāmi šādi virzieni:

- **Vides piekļūstamības kā būtiska ar cilvēktiesībām saistīta parametra** (tiesības brīvi pārvietoties un realizēt savas vajadzības) iekļaušana visos jaunajos infrastruktūras attīstības projektos, kas saistīti ar pasažieru infrastruktūras uzlabošanu vai izbūvi. Latvijas dzelzceļa infrastruktūra lielākoties ir būvēta 19. un 20. gadsimtā, laikā, kad vides piekļūstamība ne tikai nebija prioritāra, bet par šādu terminu pat netika diskutēts. Līdz ar to veicamo uzlabojumu ir daudz, un tie tiek risināti secīgi, pēc iespējas integrējot dažādos ar infrastruktūras uzlabošanu saistītos projektos. Tā, piemēram, jau vairākus ciklus pēc kārtas, izmantojot Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansējumu, tiek secīgi realizēti projekti “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija”, kura ietvaros tiek izbūvētas paaugstinātās pasažieru platformas stacijās un pieturas punktos un, kopš 2022. gada izmantojot Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarta vadlīnijas, nodrošināta šo platformu pieejamība dažādām sabiedrības grupām. Standarts palīdz arī nodrošināt konkrētu, specifisku prasību izvirzīšanu piegādātājiem, lai izveidotais risinājums atbilstu nepieciešamajam līmenim un vajadzībām. Uzlabojumus īsā laikā nav iespējams ieviest visā LDz pārvaldītajā dzelzceļa tīklā, tostarp finansējuma pieejamības dēļ, taču tas tiek darīts secīgi – prioritāri Pierīgas dzelzceļa līnijās, kur ir visaugstākie pasažieru pārvadājumu rādītāji.

Saskaņā ar AS “Pasažieru vilciens” sniegto informāciju 2023. gadā visvairāk pasažieru ticis pārvadāts līnijās Rīga-Tukums II, Rīga-Krustpils, Rīga-Jelgava un Rīga-Skulte – daļa šajās līnijās esošo staciju un pieturas punktu jau ir modernizēti 2007.-2014.gada plānošanas periodā, bet **48 stacijās un pieturas punktos modernizācija uzsākta 2014.-2020. gada plānošanas periodā**. Ņemot vērā sarežģījumus projekta gaitā, **projekts saskaņā ar Ministru kabineta lēmumu ir posmots un turpinās 2021.-2027. gada plānošanas periodā**, tostarp – darbi veikti arī 2024. gadā. Kopumā pašreizējā projekta īstenošanai ir novirzīti 51,7 milj. EUR (no tiem 7,7 milj. EUR ir LDz līdzfinansējums). Koncerna finanšu pārskatos attiecīgā gada ieguldījumi ir iekļauti investīcijās vai jau ekspluatācijā pieņemtajos pamatlīdzekļos.

Projekta ietvaros paredzēts izbūvēt paaugstinātās pasažieru platformas, uzlabojot pasažieru un vilcienu kustības drošību, pasažieru apkalpošanas kvalitāti un komfortu, kā arī samazinot ietekmi uz vidi.

Pasažieru platformu modernizācija:





2024. gada nogalē pasažieriem bija pieejama jau 31 modernizētā platforma, līdz 2025. gada beigām plānots pabeigt infrastruktūras modernizāciju atlikušajās 17 stacijās.

Turpmākajos posmos modernizācija plānota līnijā Rīga–Lugaži, kas arī ir salīdzinoši noslogota, kā arī citās reģionālajās līnijās (Jelgava–Liepāja, Pļaviņas–Gulbene, Krustpils–Rēzekne un Krustpils–Daugavpils).

Ārpus pašreizējā modernizācijas tvēruma ir līnija Tukums II–Ventspils, kur patlaban netiek veikti pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu, un pierobežas līnijas no Rēzeknes un Daugavpils līdz valsts robežai (izņemot Ludzu un Krāslavu, kur ir paredzēts modernizēt staciju pasažieru platformas). Šajās līnijās citu staciju un pieturas punktu platformu modernizācija ir atkarīga no valsts līmeņa pasažieru pārvadājumu attīstības stratēģijas.

Lai nodrošinātu risinājumu infrastruktūras un pasažieru pārvadājumu savietojamībai vietās, kuras vēl nav modernizētas (piemēram, Torņakalna un Zasulauka stacijās, kuras sākotnēji bija paredzēts modernizēt Rail Baltica projekta ietvaros, bet 2024. gadā notiek diskusija par projekta tvērumu un tālāko virzību, tāpēc staciju modernizācija visticamāk projekta ietvaros tik ātri nebūs iespējama), 2024. gada rudenī tiek ieviesti pagaidu risinājumi – mobilās platformas ērtākai iekļūšanai no perona vilcienā un otrādi. Minēto darbību veikšana palīdz uzlabot gan pasažieru infrastruktūras kvalitāti un atbilstību mūsdienu vajadzībām, gan to vides piekļūstamības aspektus, sekmējot, ka visiem pasažieriem neatkarīgi no viņu fiziskajām iespējām pakāpeniski tiek radīta iespēja plašāk izmantot dzelzceļa pārvadājumus savā ikdienas mobilitātē. Secīgi šiem uzlabojumiem nepieciešamais finansējums tiek plānots arī nākamajiem periodiem, taču tas ir atkarīgs no publiskā līdzfinansējuma pieejamības;

- **Satiksmes drošības uzlabošanai** ik gadu tiek veikti sabiedrības izglītošanas pasākumi – drošības stundas un informācijas kampaņas, kā arī, izvērtējot nepieciešamību, ieviesti ar satiksmes drošību saistīti risinājumi infrastruktūrā – piemēram, pie dzelzceļa pārejām izvietojot līdzīgus luksoforus kā ielu un autoceļu infrastruktūrā vai izbūvējot tā dēvētos labirintus un nožogojumus, kas palēnina vai ierobežo cilvēku kustību bīstamākās vietās.

Šādu risinājumu ieviešana palīdz uzlabot satiksmes drošību, ar barjerām, luksoforiem u.c. risinājumiem savlaicīgi pievēršot gājēju uzmanību, liekot samazināt kustības ātrumu un vērīgāk paraudzīties, vai šķērsot dzelzceļu attiecīgajā brīdī ir droši. Iespēju robežās risinājumi tiek ieviesti vai nu LDz pašu līdzekļu ietvaros vai pēc iespējas – integrējot satiksmes drošības risinājumus lielāka mēroga ES fondu līdzfinansētos infrastruktūras attīstības projektos;

- Attiecībā uz **informācijas apriti** pēdējos gados LDz struktūras ir uzlabojušas savstarpējo komunikāciju, lai nodrošinātu informācijas operatīvu pieejamību – īpaši ārkārtas situāciju gadījumos. [175. lpp.](#) minētie Dzelzceļa satiksmes negadījumu apziņošanas, reģistrācijas, izmeklēšanas un uzskaites noteikumi ietver arī procesu, kā informāciju par negadījumiem un to ietekmi uz vilcienu kustību (t.sk., izmaiņām grafikā, atceltiem vilcieniem, kavēšanās ilgumu u.c.) saņemt LDz Klientu servisa centra darbinieki, lai informāciju spētu nodot pasažieriem;
- Attiecībā uz dažādu nestandarta jautājumu risināšanu, saņemot informāciju ar Klientu servisa centra starpniecību, LDz oficiālajā e-adresē vai citos kanālos, pēc nepieciešamības un atbilstoši kompetencei tiek iesaistīti attiecīgo LDz struktūru vai meitas uzņēmumu darbinieki. Kopumā LDz Klientu servisa centrs un tā pakalpojumu sniegšanai piesaistītais ārpalpojums 2024. gadā apkalpojis vairāk nekā 20 000 zvanu, sniedzis 3437 konsultācijas (galvenokārt par elektroenerģijas pakalpojumu un pārbrauktuvi darbību), kā arī reģistrējis un nodevis tālākai risināšanai kopumā vairāk nekā 400 pretenziju un ierosinājumu. Daļa no jautājumiem ir atrisināmi telefona sarunas laikā, sniedzot nepieciešamo informāciju, bet citi tiek nodoti atbildīgajām struktūrām, reģistrējot iekšējā informācijas sistēmā. Klientu servisa centra darbība ļauj uzlabot klientu apkalpošanu, savlaicīgi uzzināt par problēmjautājumiem, kas rada klientiem sarežģījumus, kā arī nodrošināt operatīvu un drošu informācijas saņemšanas kanālu klientiem, kuri zvana noskaidrot sev būtisku informāciju;



=



apkopots vairāk nekā
20 000 zvanu



sniegta
3 437 konsultācijas



reģistrēts vairāk nekā
**400 pretenzijas /
ierosinājumi**



- Savukārt komerc klientu jautājumu risināšanai meitas sabiedrības ir izstrādājušas savas procedūras un noteikumus klientu segmentācijai un atkarībā no sadarbības apjoma un stratēģiskās nozīmības var piešķirt konkrētu klientu attiecību vadītāju, kurš atbild par visu problēmjaudājumu risināšanu ar attiecīgo klientu un nepieciešamības gadījumā iesaista citus kolēģus.

LDz specifiski neveic iepriekš minēto aktivitāšu efektivitātes mērījumus, taču par efektivitāti netieši liecina pasažieru apjoma pieaugums dzelzceļa satiksmē (kas gan tikai daļēji ir atkarīgs no LDz darbībām), kā arī komerc klientu lojalitāte. Satiksmes drošības kampaņām tiek veikti to sasniegtās auditorijas mērījumi, tomēr tiem nav tieša korelācija ar satiksmes negadījumu skaitu vai biežumu.

Ar patērētājiem un tiešajiem lietotājiem saistīti mērķrādītāji

Vides piekļūstamības jomā LDz ilgtermiņa mērķis ir nodrošināt ērtu un visām sabiedrības grupām pieejamu infrastruktūru, kas saskan ar Eiropas Savienības līmeņa un nacionālajiem mērķiem transporta infrastruktūras attīstībai. Taču vidējā termiņā izvirzītie mērķis, kura realizēšana ir atkarīga no pieejamā publiskā finansējuma un tā iespējamās pārdales valsts līmenī, ir līdz 2025. gada beigām pabeigt pasažieru infrastruktūras modernizāciju 48 stacijās un pieturas punktos Pierīgas dzelzceļa līnijās (sk. sīkāku informāciju iepriekš). 2024. gada nogalē pasažieriem bija pieejama jau 31 modernizētā platforma, 2025. gadā plānots pabeigt infrastruktūras modernizāciju atlikušajās 17 stacijās.

Satiksmes drošības jomā LDz vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.–2025. gadam ir noteikts nefinanšu mērķis – samazināt nopietnu negadījumu skaitu no 1,2 līdz 1 negadījumam uz 1 miljonu vilcienkilometru gadā. 2024. gadā šis rādītājs ir 1,3. Samazinoties vilcienkilometru skaitam un pieaugot negadījumu skaitam (2024. gadā notikuši 14 negadījumi; 2023. gadā – 7), nopietnu negadījumu skaita uz miljonu vilcienkilometru rādītājs ir būtiski pieaudzis.



Līdz ar to nepieciešams īstenot kompleksus drošības pasākumus – infrastruktūras uzlabojumus, kā arī sociālās kampaņas, kuru mērķis ir veicināt drošību dzelzceļa sliežu ceļu tuvumā.

LDz Tehniskā inspekcija, kas uzrauga satiksmes drošības jautājumu pārvaldību, ir noteikusi kopējos drošības rādītājus, kas raksturo satiksmes drošību vai iespējamās ar to saistītos riskus uz dzelzceļa un kuriem LDz seko līdz ik dienu. Šiem mērķiem nav izvirzīti mērķa rādītāji, uzskatot, ka būtiskākais satiksmes drošības mērķis ir jebkādu negadījumu nepieļaušana. Piemēram, tiek monitorēti un uzskaitīti visu veidu negadījumi un sadursmes uz dzelzceļa infrastruktūras (t.sk., gan dzelzceļa ritošā sastāva savstarpējas sadursmes, gan sadursmes ar automašīnām uz pārbrauktuvē, cilvēkiem, kas šķērso dzelzceļa infrastruktūru utt.), dažādi infrastruktūras bojājumi, kam ir potenciāls izraisīt negadījumus (piemēram, sliedes lūzums, sliežu ceļa virsbūves defekts, signalizācijas atteice, dažādu ierīču bojājumi, pabraukšana garām aizliedzošajam signālam u.c.), ar bīstamu kravu pārvadāšanu saistīti negadījumi, dažāda rakstura pārkāpumi, kam ir potenciāls izraisīt negadījumus (piemēram, mašīnista pabraukšana garām aizliedzošajam signālam) un citi rādītāji. Papildus LDz struktūras var izvirzīt citus savai darbībai specifiskus un būtiskus rādītājus, kam var būt ietekme uz satiksmes drošību.

2024. gadā Tehniskās inspekcijas pārraudzībā specifiski satiksmes drošības mērķi tika izvirzīti LDz Sliežu ceļu pārvaldei, Vilcienu kustības pārvaldei un Elektrotehniskajai pārvaldei. Piemēram, Sliežu ceļu pārvaldei tie specifiski saistīti ar sliežu ceļu kvalitātes rādītājiem, Elektrotehniskajai pārvaldei ar signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču, elektroapgādes ierīču, telekomunikācijas un citu ierīču bojājumu kontroli, bet Vilcienu kustības pārvaldei – ar pasažieru un kravas vilcienu kavējumu samazināšanu. Pārvaldēm izvirzīti arī mērķi efektīvai darbinieku pieļauto kļūdu vai pārkāpumu kontrolei, kā arī virsstundu darba samazināšanai, ņemot vērā, ka darbinieku pārslodze var izraisīt neuzmanību, kas savukārt var radīt satiksmes drošības riskus.

Būtiski, ka pārvaldēm izvirzītie satiksmes drošības mērķi ir cieši saistīti arī ar pēdējos gados LDz Koncernā notikušo darbinieku skaita samazināšanu, kā arī finanšu līdzekļu samazinājumu – tādējādi ar mazāku resursu apjomu ir jāspēj nodrošināt ne mazāk droša dzelzceļa infrastruktūra un vilcienu kustības organizācija.

VAS “Latvijas dzelzceļš” satiksmes drošības pārraudzības stratēģijā ir Eiropas Savienība Latvijai ir noteikusi kopīgos drošības mērķus⁸⁰:



Kopīgie drošības mērķi	Mērvienība	Vērtība (*10 ⁻⁹)	Mērķu izpilde 2024. gadā (*10 ⁻⁹)
Pasažieru risks	Pasažieru nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā ⁸¹ /pasažieru vilcienkilometru skaits gadā	78,2	0
Pasažieru risks	Pasažieru nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/pasažierkilometru skaits gadā	0,665	0
Darbinieku risks	Darbinieku nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā	64,8	0
Pārbrauktuuvju lietotāju risks	Pārbrauktuuvju lietotāju nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā	239,0	132,31
“Citu” personu risks	Pie kategorijas “citi” piederošu personu nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā	11,6	0
Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks	Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā	1310,0	349,69
Sabiedrības risks	Personu nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu kopskaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā	1660,0	482

Apskatot augstāk esošajā ES Latvijai izvirzīto kopīgo drošības mērķu tabulā esošās vērtības un 2024. gada mērķu izpildi redzams, ka visi kopīgie drošības mērķi ir izpildīti un neviena vērtība nav pārsniegta.

⁸¹“Nāves gadījumi un svērti smagi miesas bojājumi” ir mērvienība, kuru izmanto, novērtējot nopietnu negadījumu sekas, kas ietver gan nāves gadījumus, gan smagus miesas bojājumus, 1 smagu miesas bojājumu statistiski uzskatot par līdzvērtīgu 0,1 nāves gadījumam



Attiecībā uz komerc klientiem ik gadu Koncerna sabiedrībās tiek izvirzīti **mērķi klientu piesaistes jomā**, taču šī informācija ir uzskatāma par komercnoslēpumu, tādēļ šajā ziņojumā netiek atklāta. Savukārt Klientu servisa centrs 2024. gadā izvirzījis mērķi nodrošināt augstu Klientu servisa centra kvalitātes līmeni (91%) – pašlaik kvalitātes līmenis ir 92%, tādējādi mērķis tiek izpildīts. Klientu servisa centra kvalitātes vērtējums tiek noteikts atkarībā no informācijas sniegšanas kvalitātes – katru mēnesi tiek veikts sarunu audits, pēc nejaušības principa izvēloties 30 sarunas kalendārajā mēnesī un vērtējot tās atbilstoši līgumā ar uzziņu dienesta ārpakalpojuma sniedzēju noteiktajiem kritērijiem.

Citās iepriekšminētajās ietekmes, risku un iespēju jomās LDz patlaban nav izvirzīti specifiski mērķi. Esošo mērķrādītāju noteikšanā nav tikušas iesaistītas ārējās ieinteresētās puses, taču vides piekļūstamības jomā LDz ir konsultējies ar Invalīdu un viņu draugu organizāciju “Apeirons”, kas, piemēram, palīdzējusi izstrādāt Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standartu, kuru pielieto iepriekš minēto modernizēto platformu izveidē.

Attiecībā uz mērķrādītāju izpildi LDz saskaņā ar valsts kapitālsabiedrību pārvaldības labo praksi **divas reizes gadā veic to rādītāju kontroli, kuri ir ietverti vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.–2025. gadam, iesniedzot ziņojumu par to izpildi padomei, kas to tālāk iesniedz LDz kapitāla daļu turētājam**. ES fondu līdzfinansēto projektu progresa kontrole notiek pastāvīgi, vismaz reizi mēnesī to izskatot Investīciju komitejas sēdē, bet pēc nepieciešamības kontrolējot arī biežāk. Citu mērķrādītāju kontrole notiek katrā Koncerna uzņēmumā atsevišķi, sekojot līdzi to izpildei un pārliedzinoties par rezultātu vismaz vienu reizi gadā. Gadījumā, ja mērķa izpildē ir būtiska novirze, attiecīgā struktūra vai uzņēmums analizē iemeslus un uzņēmuma iespējamo ietekmi uz mērķa sasniegšanu vai nepieciešamību to koriģēt. Kā piemērs minami ar komerc klientu segmenta attiecībām saistītie mērķi, kurus pēdējos gados Koncerna uzņēmumi pārskatījuši vairākkārt, koriģējot uz leju, jo starptautisko sankciju režīma un ar to saistītu notikumu dēļ kravu pārvadājumi pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru turpina samazināties un prognozējams, ka šāda tendence saglabāsies neatkarīgi no Koncerna paša rīcības.

04

PĀRVALDĪBA

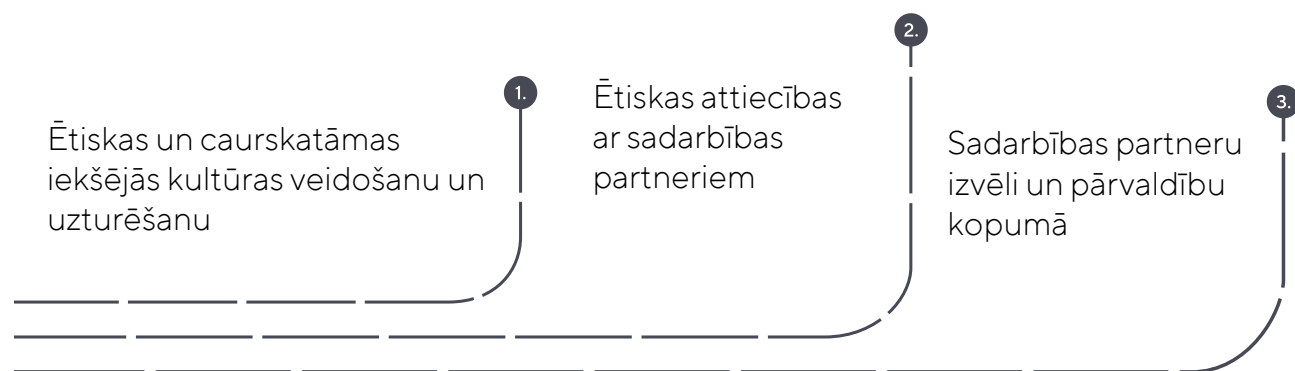




DARĪJUMDARBĪBA

Administratīvo, vadības un uzraudzības struktūru funkcijas attiecībā uz darījumdarbību

Darījumdarbība LDz darbībā skar trīs būtiskas jomas:



Lai arī par visām jomām kopumā atbild un to īstenošanu uzrauga Koncerna valdošās sabiedrības valde, kā arī katra atkarīgās sabiedrības valde, katrai jomai ir izvirzītas atbildīgās struktūras administratīvā līmenī:

- Koncerna iekšējās kultūras veidošanu, savstarpēji sadarbojoties, nodrošina LDz Komunikācijas un Personāla direkcijas;
- Pretkorupcijas un interešu konflikta jautājumus gan iekšēji, gan attiecībā ar ārējiem sadarbības partneriem koordinē un uzrauga LDz Drošības direkcija. Atbildīgie darbinieki regulāri izglītojas pretkorupcijas jautājumos, kā arī organizē apmācības citiem Koncerna darbiniekiem atbilstoši to riska līmenim;
- Sadarbības partneru atlasī Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkuma likumā noteikto iepirkuma procedūru ietvaros, kā arī visos gadījumos, kad līguma summa ir vismaz 22 000 EUR, LDz veic iepirkumu birojs. Atbildīgie darbinieki regulāri paplašina un atjauno savas zināšanas iepirkumu jomā, konsultē un atbalsta arī citus darbiniekus iepirkumu specifikāciju un citas saistītās dokumentācijas izstrādē.

Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas process

Ņemot vērā, ka LDz ir publiskas personas kapitālsabiedrība, uzņēmuma un visa Koncerna darbībā ir ļoti būtiski ievērot caurskatāmību un atbildīgu darbību gan Koncerna iekšienē, gan attiecībā ar sadarbības partneriem (piegādātājiem, klientiem u.c. pusēm). Tādējādi būtiska ir gan darbinieku pašu izpratne un atbildības sajūta, gan atbilstošu instrumentu esamība, lai vadītu iespējamus riskus.

Ietekmes, risku un iespēju identificēšana šī ziņojuma izpratnē darījumdarbības sadaļā ir veikta saskaņā ar kopējo [84. – 85. lpp.](#) aprakstīto pieeju. Vienlaikus LDz Drošības direkcija savas kompetences ietvaros regulāri veic korupcijas risku izvērtējumu saskaņā ar Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja izstrādāto metodiku – tostarp gan Koncerna uzņēmumu līmenī, gan arī amata kategoriju līmenī, saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu Nr. 630 prasībām un KNAB vadlīnijām veicot amatu un funkciju risku izvērtējumu.

Būtisko ietekmes, risku un iespēju izvērtēšanas procesā secināts, ka maksājumu veikšanas prakses kontekstā LDz Koncernam nav būtisku ietekmes, risku vai iespēju faktoru, tādēļ šī tēma nav iekļauta tālākā ar pārvaldību saistīto aspektu aprakstā.



Apakšjoma	Ietekme				Riski				Iespējas			
Korporatīvā kultūra	+	Iekšēji noteiktie ētikas principi, to ievērošana un darbinieku regulāra informēšana/izglītošana, lai nodrošinātu, ka visi darbinieki ievēro vienādu pieeju, t.sk., dažādu nestandarta un ārkārtas situāciju risināšanā, stresa apstākļos u.c.					Nekonsekventai, neētiskai vai potenciāli pretlikumīgai rīcībai var būt milzīga ietekme uz uzņēmuma reputāciju, uzticamību, sadarbības un finansējuma piesaistes iespējām, kā arī var būt nozīmīgas tiesiskas sekas					
							Nepietiekama komunikācija un/vai izpratne visos līmeņos par Koncerna attīstības mērķiem, iekšējās kultūras un pamatvērtību uzstādījumiem un praktisko lomu, iekšējās sadarbības nozīmi					
							Augsta iekšējā birokrātija un nepietiekama iekšējo procesu un informācijas sinhronizācija					Maksimāla procesu automatizācija, uzlabojot efektivitāti un mazinot cilvēciskā faktora klātbūtni
Trauksmes cēlēju aizsardzība	+	Ir ieviests un pieejams trauksmes celšanas mehānisms, taču praksē nav ticis izmantots										
Politiskā iesaiste un lobēšanas darbības	+	Interesu pārstāvības caurspīdīgums, izmantojot publiskas platformas, piem., biznesa organizācijas					Salīdzinoši augsta politiskā ietekme uz Koncerna darbību (politikas plānošanas ietvaros). Nepietiekama Koncerna iesaiste / tā viedokļa ņemšana vērā politisko lēmumu pieņemšanā					



Apakšjoma	Ietekme	Riski	Iespējas
Attiecību ar piegādātājiem pārvaldība	+ Attiecības tiek veidotas abpusēji caurspīdīgi, pārskatāmi, uzņēmumam ir izveidota iepirkumu un līgumattiecību vadības prakse, vienlīdzīga attieksme pret tirgus dalībniekiem	Necaurspīdīgai attiecību vadībai var būt ļoti būtiska gan tiesiskā, gan reputācijas ietekme	Sistēmiska procesa izveide piegādātāju novērtēšanai pirms sadarbības, tās laikā un pēc tās beigām (tostarp attiecībā uz ilgtspējas aspektiem) un iegūto secinājumu integrēšana tālākā lēmumu pieņemšanā
		Nepietiekama izpildītāju kontrole	
		Atkarība no konkrētiem piegādātājiem, to pieejamības	Tirgus izpētes kapacitātes stiprināšana, rodot alternatīvas līdzšinējiem piegādātājiem
Korupcija un kukuļošana	+ Koncerns pārvalda ievērojamus finanšu līdzekļus, kā arī ir valsts kapitālsabiedrība, tādējādi ir ļoti būtiski ievērot pretkorupcijas pamatprincipus un izglītot darbiniekus par to nozīmīgumu, kas regulāri tiek darīts	Korupcijas vai krāpšanas gadījumiem var būt ļoti būtiska gan tiesiskā, gan reputācijas ietekme	
		Nepietiekama interešu konflikta pārvaldība var radīt problēmsituācijas, reputācijas un/vai tiesiskus riskus	



Darījumdarbības politika un korporatīvā kultūra

Lai nodrošinātu caurskatāmu, ētisku, labi pārvaldību Koncerna darbību, LDz ir apstiprināti šādi dokumenti:

- **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna korporatīvās pārvaldības kodekss** (apstiprināts 20.10.2021. ar LDz padomes lēmumu). Tas nosaka kopējos Koncerna pārvaldības principus, tostarp vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto vērtību ievērošanu, godīgas biznesa prakses un konkurences tiesību ievērošanu, kā arī ētikas principu ievērošanu ikdienas darbībā. Tāpat kodekss nosaka atbildību sadalījumu starp akcionāru, LDz padomi un valdi, vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes procesu un definē korporatīvās pārvaldības instrumentus, korporatīvās sociālās atbildības pieeju, personāla vadības un atalgojuma politikas pieeju, kā arī risku vadības un iekšējās kontroles pieeju Koncernā. Korporatīvās pārvaldības kodekss ir pieejams [LDz tīmekļa vietnē](#);
- **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna Ētikas kodekss** (aktualizētā redakcijā apstiprināts 27.09.2024. ar LDz padomes lēmumu). Ētikas kodeksā ir izceltas LDz vērtības – Izaugsme, Drošība un Sinerģija, kā arī aprakstīta Koncerna pieeja drošības, cilvēktiesību, vienlīdzīgu iespēju nodrošināšanas, vides aizsardzības un dabas resursu izmantošanas, godīgas uzņēmējdarbības un godīgas konkurences, pretkorupcijas un interešu konflikta vadības un citās jomās. Ētikas kodekss ir pieejams [LDz tīmekļa vietnē](#), kā arī ar to tiek iepazīstināts ikviens Koncerna darbinieks;
- Saskaņā ar Ētikas kodeksu Koncernā ir izveidota **Ētikas komisija**, kurā var vērsties ikviens darbinieks, lai informētu par iespējamiem kodeksa pārkāpumiem. Aktualizēts Ētikas komisijas nolikums ir apstiprināts LDz valdē 20.08.2024. Līdzās darbinieku iesniegumiem par iespējamiem Ētikas kodeksa pārkāpumiem komisija var izskatīt iespējamus ar ētikas pārkāpumiem saistītus jautājumus arī pēc savas iniciatīvas. Komisiju vada LDz personāla direktors, tajā piedalās četri pastāvīgie locekļi un pieaicinātie komisijas locekļi, ja nepieciešams, kā arī pastāvīgi piedalās Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrības pārstāvis, tādējādi pārstāvot darbinieku intereses;

- **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna Krāpšanas novēršanas politika** (aktualizēta redakcija apstiprināta ar LDz padomes lēmumu 10.11.2022.). Politika nosaka krāpšanas (tai skaitā, korupcijas un interešu konflikta) novēršanas pamatprincipus un prasības, kas jāievēro Koncerna darbiniekiem. Politikas ietvaros ņemtas vērā Trauksmes celšanas likumā un 17.10.2017. Ministru kabineta Nr.630 “Noteikumos par iekšējās kontroles sistēmas pamatprasībām korupcijas un interešu konflikta riska novēršanai publiskas personas institūcijā” noteiktās Koncernam saistošās prasības. Uz politikas pamata tiek izstrādāti citi iekšējie normatīvie akti, kas detalizēti nosaka kārtību, piemēram, korupcijas risku novērtēšanas un citās jomās. Tāpat politikā ir noteikts ziņošanas pienākums un instrumenti ziņojumu iesniegšanai par iespējamiem pārkāpumiem. Balstoties uz politikā noteiktajiem instrumentiem, atsauce uz tiem tiek ietverta arī līgumos ar sadarbības partneriem, kuri arī tiek aicināti nekavējoties ziņot, ja viņu rīcībā nonāk informācija, kas varētu liecināt par LDz darbinieku negodprātīgu rīcību. Informācija par politiku un tajā noteiktajiem principiem, kā arī ziņošanas iespējām ir pieejama arī [LDz tīmekļa vietnē](#). Turpat pieejama arī trauksmes cēlēja ziņojuma veidlapa, ja informācijas sniedzējs vēlas ziņot, izmantojot trauksmes celšanas mehānismu. LDz nodrošina trauksmes cēlēju ziņojumu apstrādi atbilstoši Trauksmes celšanas likuma un saistošo MK noteikumu prasībām, tostarp ievērojot trauksmes cēlēja aizsardzības nosacījumus;
- Lai sekmīgi īstenotu Krāpšanas novēršanas politikā noteikto, 15.08.2023. ar LDz valdes lēmumu ir apstiprināta **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna krāpšanas gadījumu identificēšanas un pārbaužu veikšanas kārtība**, kas nosaka procedūras un pasākumus iespējamo ziņojumu saņemšanas gadījumā (tostarp kārtība attiecināma arī uz trauksmes cēlēju ziņojumiem, ievērojot Trauksmes celšanas likuma prasības, kamēr Koncernā nav apstiprināta atsevišķa kārtība šādu ziņojumu izskatīšanai).



2024. gadā pabeigts iepriekšējā gadā uzsāktais amatu risku
izvērtējums **1 356 amatiem jeb 6 321 amata vietām** visā Koncernā



675

amati

681

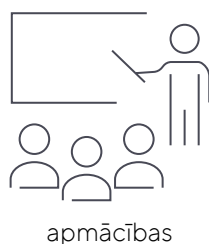
VAS “Latvijas dzelzceļš”
Koncerna sabiedrības



Lai nodrošinātu, ka darbinieki ir informēti par rīcībpolitikām darījumdarbības jomā, ikvienam jaunam LDz darbiniekam ir obligāti jāiepazīstas ar iepriekšminētajiem dokumentiem. Tāpat tiek organizētas regulāras pretkorupcijas mācības augstākā un vidējā līmeņa vadītājiem, kā arī pēc nepieciešamības citiem darbiniekiem (piemēram, balsoties uz krāpšanas risku izvērtējuma rezultātiem par noteiktām amatu grupām).

Mācību organizēšanā tiek piesaistīti arī ārēji lektori ar plašu pieredzi pretkorupcijas pasākumu plānošanā un organizēšanā. Mācību laikā tiek sniegta gan teorētiskā informācija un atsauces uz tiesību aktiem, gan modelētas un analizētas dažādas iespējamās situācijas, ar kurām īpaši valsts kapitālsabiedrību amatpersonas un darbinieki var saskarties darba pienākumu pildīšanas laikā.

Kapitālsabiedrību amatpersonas apmeklē arī Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja organizētās mācības, kā arī apmācības tiek organizētas augstākā līmeņa vadītājiem. Ministru kabineta noteikumi Nr. 630 noteic, ka amatpersonām šādas apmācības jāiziet vismaz vienu reizi trīs gados. 2023. gadā 144 Koncerna darbinieki, kas ieņem vadošus amatus, ir piedalījušies šāda rakstura apmācībās. Savukārt saskaņā ar Koncerna iekšējām prasībām un ņemot vērā veikto amatu risku vērtējumus, 2024. gadā pretkorupcijas apmācībās tika apmācīti vēl 276 Koncerna darbinieki.



apmācības



144

Koncerna darbinieki, kas
ieņem vadošos amatus
2023. gadā

276

Koncerna darbinieki, kas
ieņem vadošos amatus
2024. gadā

2024. gadā, lai sekmētu uz sadarbību, uzticamību un attīstību vērstas iekšējās kultūras attīstību Koncernā, līdzās iepriekšminētajām rīcībpolitikām tika izstrādāta “Latvijas dzelzceļš” Koncerna iekšējās kultūras maiņas programma “Virzības algoritms” un atbilstoši tam ar LDz valdes 12.03.2024. lēmumu apstiprināts **iekšējās kultūras maiņas aktivitāšu plāns 2024. gadam**. Tā ietvaros īstenoti pasākumi, lai sekmētu darbinieku savstarpējo sadarbību, spēju pateikt kolēģiem “paldies” par komandas darbu un citām vēlamām darbībām, nodrošinātu regulāru Koncerna vadības komunikāciju ar darbiniekiem, dotu iespēju ikvienam uzdot vadībai jautājumus par stratēģisko attīstību, risināmiem problēmjaudājumiem un dažādām neskaidrībām u.c. “Virzības algoritma” mērķis ir gan sekmēt caurskatāmākas un labākas korporatīvās kultūras attīstību LDz, gan arī rosināt darbiniekus izrādīt iniciatīvu, attīstīties un sekmēt kolēģu attīstību un tādējādi kopā radīt lielāku pienesumu Koncerna izaugsmei.

Saskaņā ar LDz valdes reglamentu par jautājumiem, kas skar korporatīvās pārvaldības jomas, atbild valdes priekšsēdētājs. Savukārt padome uzrauga LDz darbības atbilstību ārējam regulējumam, labas pārvaldības principiem, kā arī divas reizes gadā izskata ziņojumu par LDz korporatīvās pārvaldības kodeksa un ar to saistītā ikgadējā rīcības plāna izpildi.



ATTĪSTĪBA • SADARBĪBA • UZTICAMĪBA



Attiecību ar piegādātājiem pārvaldība

LDz ir Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma subjekts, un tā piegādātāju atlase un sadarbība ar piegādātājiem, tādējādi arī ietekme uz tiem, ir stingri regulēta. Lai nodrošinātu atbilstību likuma prasībām, LDz ir izveidots Iepirkumu birojs, kurš organizē visas iepirkuma procedūras LDz vajadzībām, kā arī piegādātāju piesaisti visos gadījumos, kad paredzamā līgumcena ir vismaz 22 000 EUR. Tāpat Iepirkumu birojs kopš 2024. gada nodrošina arī piegādātāju atlasi mazāka apjoma līgumiem, izsludinot tirgus izpēti publiski pieejamajā iepirkumu sistēmā "Mercell". Šī pieeja ir palīdzējusi paaugstināt pretendentu skaitu, tostarp arī salīdzinoši specifiskos iepirkumos (piemēram, vides piesārņojuma izpēti veikšanai).

Visos gadījumos, kad līguma summa ir vismaz 300 000 EUR, Iepirkumu birojs sagatavo attiecīgu informāciju valdei, kura savukārt lūdz LDz padomes iepriekšēju piekrišanu līguma slēgšanai. Tādējādi tiek nodrošināta papildu kontrole liela mēroga iepirkumos.

Meitas uzņēmumi iepirkumus var organizēt paši, taču visos gadījumos, kad iepirkums ir vismaz 120 000 EUR vērtībā, to norisi nodrošina LDz Iepirkumu birojs. Tāpat Iepirkumu birojs iesaistās gadījumos, kad vairākas Koncerna sabiedrības iepērk līdzīgas preces vai pakalpojumus un tādējādi ir iespējams organizēt centralizētu iepirkumu.

Jomās, kurās ārējais regulējums nosaka, ka jāievēro zaļā iepirkuma principi (piemēram, autotransporta, elektrotehnikas u.c. jomās), Iepirkumu birojs tos iestrādā konkrētā iepirkuma specifikācijā. Vērtēšanas kritērijos vides vai sociālie aspekti nav iestrādāti, taču ikvienam sadarbības partnerim, slēdzot līgumu ar LDz, ir jāapliecina, ka tas atbilst ["Latvijas dzelzceļš" Koncerna sadarbības partneru biznesa ētikas pamatprincipiem](#), kas ir pieejami LDz tīmekļa vietnē.

2024. gadā LDz uzsāka darbu pie piegādātāju ilgtspējas riska novērtēšanas metodikas izstrādes, kā arī jaunas sadarbības partneru ētikas kodeksa redakcijas izstrādes. Saskaņā ar izstrādātājiem dokumentu projektiem LDz ir iedalījis visus piegādātājus 27 kategorijās pēc piegādātās preces vai pakalpojuma veida (piemēram, būvdarbi, darba apgārba piegāde, biroja preču piegāde utt.) un noteicis iespējamos ilgtspējas riskus atbilstoši LDz apstiprinātajām būtiskajām ilgtspējas jomām (t.i., vai un cik lielā mērā konkrētas piegādātāju kategorijas rīcība var ietekmēt LDz ilgtspējas centienus, piemēram, klimata pārmaiņu, personāla un citās būtiskās jomās).



VISPĀRĪGĀ
INFORMĀCIJA

VIDE

SOCIĀLIE ASPEKTI

PĀRVALDĪBA

BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS
ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI

NEATKARĪGA REVIDENTA
APLIECINĀJUMA
ZIŅOJUMS

Koncernā identificētās iepirkumu kategorijas



Projektēšana



Būvmateriālu piegāde



Transporta pakalpojumi



Aukstumaģentu piegāde



Saimniecības preču
piegāde



Būvdarbi,
inženiertehniskie darbi



Būvuzraudzība



Smērvielu piegāde



Transporta remontdarbi



Degvielas piegāde



Riepu piegāde



Izejmateriālu piegāde



Piesārņojuma kontroles pasākumu
veikšana (izpēte, sanācijas darbi)



Energoresursu piegāde



Transportlīdzekļu piegāde /
noma



Darba aizsardzības līdzekļu
piegāde (t.sk. apģērbs)



Finanšu pakalpojumi
(investīciju finansēšana)



Finanšu pakalpojumi
(apdrošināšana)



Herbicīdu ražošana un piegāde/
invazīvo augu apkarošanas pasākumi



Rezerves daļu ražošana
un piegāde



Datortehnikas, citu IT un/vai
elektrotehnisko iekārtu piegāde
(t.sk., apkalpošana)



Biroja preču piegāde



Ar dzelzceļa infrastruktūru, ritošā sastāva uzturēšanu
un remontēšanu u.c. saistītu iekārtu/ tehniskas
ražošana un piegāde vai noma, vai darbu veikšanu



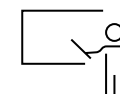
Reklāmas un mārketinga
pakalpojumi



IT un telekomunikāciju
pakalpojumi (programmatūra)



Uzkopšanas pakalpojumi



Profesionālie pakalpojumi/
konsultācijas



Ikvienam piegādātāju ilgtspējas riskam novērtēta tā varbūtība un ietekme 5 punktu skalā, un rezultātā piegādātāju kategorijas iedalītas trīs grupās – augsta, vidēja un zema riska piegādātāju kategorijas. Zema riska piegādātājiem netiek veiktas papildu darbības, bet vidēja un augsta riska piegādātāju kategorijās konkrētiem piegādātājiem tiek nosūtīta anketa, kuras ietvaros apzināta viņu darbība ilgtspējas jomās. Anketēšanas rezultātā konkrētā piegādātāja riska līmenis var mainīties. Riska līmenis pēc anketēšanas nosaka, vai un kādi papildu uzraudzības pasākumi par līgumu atbildīgajam darbiniekam jāveic sadarbības laikā (risku līmeni vismaz patlaban saskaņā ar spēkā esošo iepirkumu regulējumu LDz nevar izmantot piegādātāju atlasē, tādējādi tas attiecināms tikai uz jau iepirkuma rezultātā izvēlētiem piegādātājiem).

2024. gada rudenī uzsākta šīs izvērtējuma sistēmas testēšana, kā arī risku līmeņi iestrādāti LDz izveidotajā piegādātāju CRM sistēmā.

Papildus izstrādātajā Sadarbības partneru ētikas kodeksa projektā detalizētāk ir izvērstas jomas, kurās LDz vēlētos redzēt sadarbības partneru atbildīgu rīcību – tostarp cilvēktiesību, klimata un vides aizsardzības un citās saistītās jomās.

Korupcijas un kukuļošanas novēršana un atklāšana, identificētie incidenti

Korupcijas un kukuļošanas novēršanas un atklāšanas kārtība ir noteikta Koncerna Krāpšanas novēršanas politikā un Koncerna Krāpšanas gadījumu identificēšanas un pārbaužu veikšanas kārtībā. Pārbaudes veic LDz Drošības direkcija, kas nav iesaistīta saimnieciskās darbības procesos, kuros var būt potenciāli iespējami krāpšanas vai korupcijas gadījumi. Atkarībā no iesaistītajiem darbiniekiem vai amatpersonām un pārbaudes rezultātiem Drošības direkcija ziņo LDz valdei, padomei vai ārējām tiesībsargājošām institūcijām.

Krāpšanas novēršanas politikā arī noteikta pieeja apmācību organizēšanai darbiniekiem, kuri pakļauti korupcijas riskam, – nosakot, ka apmācības norisinās gan darbu uzsākot, gan vismaz reizi trijos gados visā turpmākajā darba attiecību periodā.

2024. gadā, izmantojot kādu no informācijas kanāliem – e-pastu, telefonu, sociālo tīklu saziņas iespējas, pastu, mutvārdus, kā arī LDz iekštīklu, ir saņemti 14 ziņojumi (2023. gadā – 13) par iespējamiem krāpšanas gadījumiem. Par saņemto informāciju ir veiktas pārbaudes un sagatavoti priekšlikumi uzraudzības sistēmas uzlabošanai, bet divos gadījumos pārbaudes vēl turpinās.

Trauksmes cēlēja ziņojumi pārskata gadā netika saņemti. Pārskata gadā Koncerna uzņēmumiem nav piemēroti sodi vai cita veida sankcijas par pretkorupcijas un kukuļošanas aizlieguma tiesību aktu pārkāpumiem.



Politiskā ietekme un lobēšanas darbības

LDz ir publiskas personas kapitālsabiedrība, kā arī kapitālsabiedrība, kuras funkcijas ir saistītas ar valsts transporta nozares politikas īstenošanu. Tādējādi savā ikdienas darbībā LDz regulāri komunicē ar valsts pārvaldes institūcijām un politikas veidotājiem. Vienlaikus LDz neveic maksājumus vai cita veida ieguldījumus politiskās interesēs un nenodarbojas ar lobēšanu. Interesu pārstāvības nolūkā LDz ir iestājies Latvijas Darba devēju konfederācijā, kuras ietvaros sniedz savus atzinumus par politikas plānošanas dokumentiem, ja tie skar kādas LDz būtiskas darbības jomas – piemēram, plašāku transporta politiku, kas var ietekmēt arī dzelzceļa nozares darbību.

Attiecībā uz LDz padomes vai valdes locekļu iepriekšējo darbību salīdzināmos amatos valsts pārvaldē vai kapitālsabiedrību vadībā:

- LDz padomes loceklis Andris Liepiņš ir bijis vai līdztekus LDz ir padomes loceklis arī citās valsts vai pašvaldību kapitālsabiedrībās, kuru darbība nav saistīta ar LDz vai to neietekmē. Taču gan A.Liepiņš, gan padomes loceklis Reinis Ceplis ir neatkarīgie padomes locekļi un tādējādi izpilda kritērijus, kas noteikti Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 31. panta 6. daļā par neatkarīgajiem padomes locekļiem;
- LDz valdes priekšsēdētājs Artis Grinbergs pirms darba uzsākšanas LDz valdē ir pildījis AS “Pasažieru vilciens” padomes locekļa pienākumus, taču no šī amata atkāpās pēc apstiprināšanas LDz valdē. Tāpat A.Grinbergs iepriekš bijis Rīgas brīvostas valdē;
- Abi pārējie LDz valdes locekļi Rinalds Pļavnieks un Mārtiņš Keņģis nav iepriekš ieņēmuši amatus valsts pārvaldē vai tās kapitālsabiedrībās;
- SIA “LDZ CARGO” pagaidu padomes locekļiem Andrim Ozoliņam un Mikum Ozolam ir iepriekšēja pieredze darbā valsts kapitālsabiedrību padomēs, tostarp M.Ozols patlaban ir arī AS “Pasažieru vilciens” padomes loceklis;
- SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” padomes locekļiem Guntim Stafeckim, Baibai Beatrisei Sležei un Ārim Dandenam ir pieredze darbā, tostarp pārvaldības struktūrās citās valsts un pašvaldību kapitālsabiedrībās. Tostarp B.B.Sleže bijusi SIA “Rīgas nami” valdes priekšsēdētāja, bet G.Stafeckis un Ā.Dandens strādājuši dažādos amatos AS “Latvenergo” Koncerna uzņēmumos un AS “Augstsprieguma tīkls”.

Citi Koncerna uzņēmumu padomes un valdes locekļi nav iepriekš strādājuši citos salīdzināmos amatos valsts pārvaldē vai kapitālsabiedrību vadībā.

05

BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI





ESRS kvantitatīvie indikatori

E1-5: Enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra
Kopējais enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra, MWh*

2024. gads***	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncerns
Kopējais enerģijas patēriņš no fosilajiem energoresursiem**	46 584.72	60 562.21
Fosilo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	83%	84%
Kopējais enerģijas patēriņš no kodolenerģijas avotiem**	3 060.20	3 827.32
Patēriņa no kodolenerģijas avotiem īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	5%	5%
Kopējais enerģijas patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem šādā dalījumā**:	6 477.05	7 625
kurināmā patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem	2 557	2723
iepirktās vai iegūtās atjaunīgo energoresursu elektroenerģijas, siltumenerģijas, tvaika un aukstuma patēriņš	3 860.50	4 828.24
pašu saražotās atjaunīgās enerģijas patēriņš, kas nav kurināmais	59.21	73.27
Atjaunīgo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	12%	11%
Kopējais enerģijas patēriņš, MWh	56 121.96	72 014.44

* Saskaņā ar datiem, kas iegūti no Koncerna resursu pārvaldības sistēmā SAP reģistrēto informāciju; dati netiek verificēti, taču tiek iegūti energopārvaldības sistēmas ietvaros, kas ir sertificēta atbilstoši ISO 50001 standartam un atbilstoši tam tiek pārsertificēta reizi trīs gados, starplaikos veicot neatkarīgu uzraudzības auditu

** Aprēķinā tika izmantoti 2023. gada dati par piegādātās neapliecinātās elektroenerģijas izcelsmi⁸²

*** Kopējā enerģijas patēriņa tabulā ir iekļauti elektroenerģijas un siltumenerģijas patēriņa dati, savukārt nav iekļauti dati par degvielas patēriņu transporta vajadzībām. Tāpat koncernā netiek uzskaitīts aukstuma un tvaika enerģijas patēriņš, jo šāda veida enerģijas izmantošana nav raksturīga koncerna darbības specifikai.

⁸² <https://latvenergo.lv/lv/par-mums/tirdznieciba>



	NACE 52.21. – Sauszemes transporta palīgdarbības VAS “Latvijas dzelzceļš”	NACE 30.2 – Dzelzceļa lokomotīvu un ritošā sastāva ražošana; NACE 33.17 – Cita veida transportlīdzekļu apkope un remonts SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”	NACE 49.20 – Kravas dzelzceļa transports SIA “LDZ CARGO”
Kopējais kurināmā patēriņš no fosilajiem resursiem**, MWh	46 584.72	13065.11	635.72
Fosilo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	83%	89%	78%
kurināmā patēriņš no oglēm un ogļu produktiem	-	176.96	-
kurināmā patēriņš no jēlnaftas un naftas produktiem	-	154.48	-
kurināmā patēriņš no dabasgāzes	3227.19	7351.89	-
kurināmā patēriņš no citiem fosilajiem energoresursiem	3964.29	-	-
iepirktās vai iegūtās fosilo energoresursu elektroenerģijas, siltumenerģijas, tvaika vai aukstuma patēriņš	39393.24	5381.78	635.72
Patēriņš no kodolenerģijas avotiem**, MWh	3060.20	674.57	77.15
Patēriņa no kodolenerģijas avotiem īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	5%	5%	10%
Kopējais enerģijas patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem, MWh**	6477.05	1017.04	97.32
Atjaunīgo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	12%	7%	12%
Kopējais enerģijas patēriņš, MWh	56121.96	14756.73	810.18
Neto ieņēmumi, tūkst. EUR	129,087.89	44,324.03	100,364.87
Energointensitāte (kopējais enerģijas patēriņš uz neto ieņēmumiem, saskaņā ar ESRS iekļauto formulu), MWh/tūkst. EUR	0.43	0.33	0.01
Koncerna kopējie neto ieņēmumi, tūkst. EUR (saskaņā ar konsolidētajā finanšu pārskatā iekļautajiem datiem)***		233 737.51	

* Saskaņā ar datiem, kas iegūti no Koncerna resursu pārvaldības sistēmā SAP reģistrēto informāciju; dati netiek verificēti, taču tiek iegūti energopārvaldības sistēmas ietvaros, kas ir sertificēta atbilstoši ISO 50001 standartam un atbilstoši tam tiek pārsertificēta reizi trīs gados, starplaikos veicot neatkarīgu uzraudzības auditu

** Aprēķinā tika izmantoti 2023. gada dati par piegādātās neapliecinātās elektroenerģijas izcelsmi, ņemot vērā, ka dati par 2024. gadu šī ziņojuma sagatavošanas laikā vēl nav pieejami⁶⁴

Ilgtspējas ziņojums 2024

*** Koncerna kopējie neto ieņēmumi ietver arī SIA “LDZ Logistika”, SIA “LDZ apsardze” un AS “LatRailNet” ieņēmumus, kuru energopatēriņa rādītāji nav aplūkoti šajā tabulā, jo šo sabiedrību darbība nav saistīta ar lielu ietekmi uz klimatu.

⁶⁴ <https://latvenergo.lv/lv/par-mums/tirdznieciba>



E1-6: 1., 2., 3. tvēruma bruto SEG emisijas un kopējās SEG emisijas
VAS “Latvijas dzelzceļš” un Koncerna SEG emisiju aprēķina rezultāti:

1., 2., 3. tvēruma bruto SEG emisijas un kopējās SEG emisijas, tCO ₂ ekv****	VAS “Latvijas dzelzceļš”					Koncerns		
	2021.	2022. (bāzes gads)	2023.	2024.	2024. pret 2022.	2023.	2024. (bāzes gads)	2024. pret 2023***
1. tvēruma bruto SEG emisijas, tCO ₂ ekv	7 114	6 848	7 044	6 875	0%	44 958	33 506	-25%
2. tvēruma bruto SEG emisijas, kas balstītas uz tirgu, tCO ₂ ekv	15 464	19 954	20 267	20 730	-2%	23 906	24 982	4%
2. tvēruma bruto SEG emisijas, kas balstītas uz atrašanās vietu, tCO ₂ ekv	7 654	5 491	5 383	5368	-4%	5 708	5 768	-1%
Nozīmīgās 3. tvēruma bruto SEG emisijas*, tCO ₂ ekv	-	-	-	-	-	-	-	-
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode), tCO ₂ ekv	22 579	26 801	27 311	27 605	-2%	68 864	58 488	-15%
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode), tCO ₂ ekv	14 769	12 338	12 427	12 243	-2%	50 666	39 274	-22%
Neto ieņēmumos balstīta SEG intensitāte								
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie neto ieņēmumi**, tūkst. EUR (saskaņā ar konsolidētajā finanšu pārskatā iekļautajiem datiem)	157,700	153,158	165,410	129,088		263,529	233,737	
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz neto ieņēmumiem, tCO ₂ ekv/tūkst. EUR	0,14	0,17	0,17	0,21		0,26	0,25	
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz neto ieņēmumiem, tCO ₂ ekv/tūkst. EUR	0,09	0,08	0,08	0.09		0,19	0,17	

* 3.tvēruma emisijas plānots noteikt nākamajā aprēķinu posmā
** VAS “Latvijas dzelzceļš” jeb Koncerna valdošā uzņēmuma ieņēmumi
*** Par Koncerna emisiju bāzes gadu tiek uzskatīts 2024. gads, bet šajā ziņojumā salīdzināmības labad ir iekļauti arī 2023. gada SEG emisiju rādītāji
**** Dati nav ārēji verificēti



Specifiskos rādītājos balstīta SEG intensitāte

	VAS "Latvijas dzelzceļš"			Koncerns		
	2021.	2022.	2023.	2024.	2023.	2024.
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie dzelzceļa līniju ekspluatācijas garuma rādītāji, km	1 859	1 865	1 831	1 831	1 831	1 831
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO ₂ ekv/km	12	14	15	15	38	32
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO ₂ ekv/km	8	7	7	7	28	21
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie tūkst. vilcienkilometri	11 131	11 206	10 230	10 581	10 230	10 581
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz vilcienkilometru, tCO ₂ ekv/tūkst. v-km	2,0	2,4	2,7	2,6	6,7	5,5
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz vilcienkilometru, tCO ₂ ekv/tūkst. v-km	1,3	1,1	1,2	1,2	5,0	3,7
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie tūkst. pasažierkilometri	361 000	541 000	612 000	694 000	612 000	694 000
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz pasažierkilometru, tCO ₂ ekv/tūkst. p-km	0,06	0,05	0,04	0,04	0,11	0,08
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz pasažierkilometru, tCO ₂ ekv/tūkst. p-km	0,04	0,02	0,02	0,02	0,08	0,06



ES Taksonomijas tabulas

Apgrozījuma proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2024. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-1) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Apgrozījuma taksonomijai atbilstīgā proporcija 2024 (18)	Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (19)	Kategorija (veicinoša darbība) (20)	Kategorija (pārejas darbība) (21)	
				Klimata pārmaiņu mazināšana (5)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6)	Ūdens un jūras resursi (7)	Aprites ekonomika (8)	Piesārņojums (9)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10)	Klimata pārmaiņu mazināšana (11)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12)	Ūdens un jūras resursi (13)	Aprites ekonomika (14)	Piesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16)						
				EUR	%	%	%	%	%	%	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	%	V	P	
A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS																					
A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)																					
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	77,908,585	33.3%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	33.3%	N/A	V		
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	508,031	0.2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.2%	N/A	V		
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	28,635	0.0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.0%	N/A			
Vides ziņā ilgtspējīgu darbību apgrozījums (taksonomijai atbilstīgais) (A.1)		78,445,251	33.6%	33.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%								33.6%	N/A			
A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)																					
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	88,649,226	37.9%																		
Starppilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecība ārpus Koncerna esošajam pasažieru pārvadātājam)	CCM 6.1.	4,606,239	2.0%																		
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	4,283,855	1.8%																		
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	7,792,742	3.3%																		
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	16,897	0.0%																		
Ēku iegāde un turēšana īpašumā	CCM 7.7.	2,432,720	1.0%																		
Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību apgrozījums (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)		107,781,679	46.1%																		
KOPĀ (A.1 + A.2)		186,226,930	79.7%																33.6%		33.5%
B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS																					
Taksonomijai nepiederīgas darbības		47,510,576	20.3%																		
Taksonomijai nepiederīgu darbību apgrozījums (B)		47,510,576	20.3%																		
Kopā (A+B)		233,737,506	100.0%																		



Pamatdarbības izdevumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2024. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonimijas kods (-i) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Apgrozījuma taksonomijai atbilstīgā proporcija 2024 (18)	Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (19)	Kategorija (veicinoša darbība) (20)	Kategorija (pārejas darbība) (21)			
				Klimata pārmaiņu mazināšana (5)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6)	Ūdens un jūras resursi (7)	Aprītes ekonomika (8)	Piesārņojums (9)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10)	Klimata pārmaiņu mazināšana (11)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12)	Ūdens un jūras resursi (13)	Aprītes ekonomika (14)	Plesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16)						Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē
A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS																							
A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)																							
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	102,103,007	50.1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	50.1%	N/A				V	
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	492,846	0.2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	N/A	Jā	Jā	N/A	Jā	0.2%	N/A					
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	421,295	0.2%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.2%	N/A				V	
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	209,335	0.1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	0.1%	N/A					
Kontaminētu vietu un teritoriju remediācija	PPC 2.4.	104,987	0.1%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	Jā	Jā	Jā	Jā		Jā	Jā	0.1%	N/A					
Vides ziņā ilgtspējīgu darbību apgrozījums (taksonomijai atbilstīgais) (A.1)		103,331,470	50.7%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%								50.7%	N/A					
A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)																							
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	38,877,105	19.1%																				
Starppilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecības nodrošināšana ārpus koncerna esošajam pasažieru pārvadātājiem)	CCM 6.1.	4,162,275	2.0%																				
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	24,194,211	11.9%																				
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	7,513,869	3.7%																				
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	572,473	0.3%																				
Ēku iegāde un turēšana īpašumā	CCM 7.7.	2,483,776	1.2%																				
Datu apstrāde, mitināšana un ar to saistītās darbības	CCM 8.1.	105,141	0.1%																				
Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību izdevumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)		77,908,850	38.2%																				
KOPĀ (A.1 + A.2)		181,240,320	89.0%																				
B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS																							
Taksonomijai nepiederīgas darbības		22,490,509	11.0%																				
Taksonomijai nepiederīgu darbību izdevumi (B)		22,490,509	11.0%																				
Kopā (A+B)		203,730,829	100.0%																				
Konsolidācijas finanšu manuālās korekcijas		206,360,461																					



Kapitālieguldījumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2024. gadu

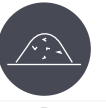
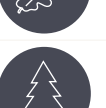
Saimnieciskās darbības (1)	Taksonimijas kods (-i) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Apgrozījuma taksonomijai atbilstīgā proporcija 2024 (18)	Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (19)	Kategorija (veicinoša darbība) (20)	Kategorija (pārejas darbība) (21)	
				Klimata pārmaiņu mazināšana (5)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6)	Ūdens un jūras resursi (7)	Aprites ekonomika (8)	Piesārņojums (9)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10)	Klimata pārmaiņu mazināšana (11)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12)	Ūdens un jūras resursi (13)	Aprites ekonomika (14)	Piesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēma (16)						
				EUR	%	%	%	%	%	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	%	V	P	
A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS																					
A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)																					
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	53,976,756	87.5%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	87.5%	N/A		V	
Atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju uzstādīšana, uzturēšana un remonts	CCM7.6.	28,085	0.0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.0%	N/A			
Energoefektivitātes aprīkojuma uzstādīšana, apkope, remonts	CCM 7.3.	255,867	0.4%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.4%	N/A		V	
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	67,705	0.1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%		Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.1%	N/A			
Vides ziņā ilgtspējīgu darbību kapitālizdevumi (taksonomijai atbilstīgais) (A.1)		54,328,413	88.1%	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%								88.1%	N/A			
A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)																					
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	200,022	0.3%																		
Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem	CCM 6.5.	51,021	0.1%																		
Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību kapitālieguldījumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)		251,043	0.4%																		
KOPĀ (A.1 + A.2)		54,579,456	88.5%													88.1%					87.9%
B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS																					
Taksonomijai nepiederīgas darbības		7,119,557	11.5%																		
Taksonomijai nepiederīgu darbību kapitālieguldījums (B)		7,119,557	11.5%																		
Kopā (A+B)		61,699,012	100.0%																		
Konsolidācijas finanšu manuālās korekcijas		63,901,770																			



Ienākošie resursi
VAS “Latvijas dzelzceļš” pamatdarbības veikšanā izmantotie otrreizējie materiāli*:

Materiāls		2022.gads	2023.gads	2024.gads	Resursu veids
	Dzelzsbetona gulšņi lietoti (gab.)	19 383	13 148	10 616	Neatjaunīgs resurss
	Koka gulšņi un brusas lietoti (gab.)	556	883	1 197	Atjaunīgs resurss

VAS “Latvijas dzelzceļš” infrastruktūras būvniecības un remonta darbiem 2024.gadā patērētie materiāli un to apjoms:

Materiāls		2022.gads	2023.gads	2024.gads	Mērvienība	Resursu veids
	Smilts	2 709	7 439	5 795,5	tonnas	Neatjaunīgs resurss
	Grants (dolomīta šķembas)	409	312	75	tonnas	Neatjaunīgs resurss
	Granīta šķembas	26 015	36 812	29 440,89	tonnas	Neatjaunīgs resurss
	Piesūcinātie ozolkoka gulšņi	818	1 048	1 287	gab.	Atjaunīgs resurss
	Piesūcinātie skujkoka gulšņi	2 254	2 284	2 362	gab.	Atjaunīgs resurss
	Pārmijas ozolkoka brusas	1 701	1 475	1 460	gab.	Atjaunīgs resurss
	Pārmijas skujkoka brusas	3 068	3 160	2 010	gab.	Atjaunīgs resurss
	Tiltu brusas (koka)	413	226	203	gab.	Atjaunīgs resurss
	Dzelzsbetona gulšņi	1 516	10 671	14 841	gab.	Neatjaunīgs resurss

* Saskaņā ar LDz SAP sistēmas Sliežu ceļu pārvaldes tehniskās daļas modulī pieejamo informāciju. Dati nav ārēji verificēti.



Atsevišķi atkarīgajās sabiedrībās izmantotie dabas resursi, ar tiem saistītie materiāli un otrreizēji izmantoto materiālu apjoms 2024. gadā*:

Materiāls	2024.gads	Mērvienība	Resursu veids
Frakcionēta smilts 0-10mm frakcija	61.5	tonnas	Neatjaunīgs resurss
Otrreizēji izmantots materiāls			
Kauliņa druskas**	1.7	tonnas	Neatjaunīgs resurss

* Koncerna sabiedrībās tiek izmantoti arī citi resursi, tostarp dažādas ķīmiskās vielas, taču tās patlaban netiek atsevišķi uzskaitītas.
** Kauliņa druskas jeb drumstalas tiek izmantotas detaļu (vārstu, cilindru vāku, korpusu, reduktoru u.c.) virsmu abrazīvai apstrādei.

Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

Ūdens patēriņš:

VAS “Latvijas dzelzceļš”				Koncernā
	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2024. gads
 Iegūtā un izmantotā ūdens apjoms*, m³	76 415	75 808	71 058	115 055
 Radīto un attīrīto notekūdeņu daudzums*, m³	88 163	86 541	81 278	120 708

* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

E5-5: Izejošie resursi

2024. gadā Koncerna darbības ietvaros radušos nebīstamo un bīstamo atkritumu apjoms*:

	VAS “Latvijas dzelzceļš”	Koncernā
	2024. gads	
Nebīstamo atkritumu daudzums, t	2769.18	3627.17
Nebīstamo atkritumu sadalījums pa apstrādes veidiem, t:	2769.18	3627.17
sagatavošana atkalizmantošanai	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
reciklēšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
sadedzināšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
apglabāšana poligonos	Nav pieejama ticama informācija (bet ticami, ka lielākā daļa nodotā apjoma)	Nav pieejama ticama informācija (bet ticami, ka lielākā daļa nodotā apjoma)
Bīstamo atkritumu daudzums, t	17.09	643.60
Bīstamo atkritumu sadalījums pa apstrādes veidiem, t:	17.09	643.60
sagatavošana atkalizmantošanai	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
reciklēšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
sadedzināšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
apglabāšana poligonos	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija

* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.



Atkritumu kategorijas un to sasaiste ar Koncerna veiktajām darbībām*, t:

2024. gads			VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncerns	
Atkritumu kategorijas		Rašanās veids	Atkritumu veids	Radītais daudzums, t	
Sadzīves atkritumi				2 619,37	3 038,33
Papīrs, kartons				0,09	1,31
Stikls		Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi (ražošanas vai administratīvo procesu ietvaros)	Nebīstamie atkritumi	5,70	5,73
Koks				28,14	28,14
Alumīnijs				0,01	0,01
Plastmasa				0,01	0,01
Būvniecības atkritumi				99,78	120,95
Azbestu saturoši būvmateriāli		Ēku un būvju likvidēšanas procesā	Bīstamie atkritumi	4,68	4,68
Nolietotas riepas			Nebīstamie atkritumi	10,45	10,56
Eļļas filtri		Lietošanas gaitā vai ražošanas procesā	Bīstamie atkritumi	5,57	5,57
Maza izmēra iekārtas**				0,15	0,15
Datortehnika un biroja tehnika		Nolietotā, novecojusī vai bojātā tehnika	Nebīstamie atkritumi	5,33	5,68
Nešķīrotas baterijas un akumulatori		Tehnikas darbības rezultātā		0,15	0,31
Bīstamas vielas saturošas tipogrāfijas krāsas atkritumi		Drukas iekārtu darbības rezultātā		1,60	1,60
Luminiscentās spuldzes un citi dzīvsudrabu saturoši atkritumi		Lietošanas gaitā	Bīstamie atkritumi	0,07	0,07
Absorbenti, filtru materiāli, slaucīšanas materiāls un aizsargtērpi, kas piesārņoti ar bīstamajām vielām		Ražošanas procesā		0,01	100,71
Dzīvsudrabu, citu bīstamo vielu saturošu apgaismes elementu, spuldžu utilizācija				0,11	0,11
Citas motoreļļas, pārneseļu eļļas un smēreļļas		Lietošanas gaitā		0,05	99,45



Atkritumu kategorijas un to sasaiste ar Koncerna veiktajām darbībām*, t:

2024. gads			VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncerns
Atkritumu kategorijas	Rašanās veids	Atkritumu veids	Radītais daudzums, t	
Citas emulsijas	Gaisa kompresoru darbība	Bīstamie atkritumi	3,60	3,60
Nolietoti kabeļi, kuri neatbilst 70410 klasei	Enerģētikas infrastruktūras uzturēšana	Nebīstamie atkritumi	0,06	0,06
Naftas produktus saturoši atkritumi	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		1,00	329,20
Organiskos šķīdinātājus vai citas bīstamas vielas saturoši krāsu un laku atkritumi		Bīstamie atkritumi	0,10	0,10
Bīstamus komponentus saturošas nederīgas elektriskās un elektroniskās iekārtas, kuras neatbilst 200121 un 200123 klasei	Enerģētikas infrastruktūras uzturēšana		0,10	0,10
Liela izmēra atkritumi		Nebīstamie atkritumi	0,09	0,09
Nederīgas iekārtas, kuras satur citus bīstamus komponentus, nevis 160209, 160210, ...		Bīstamie atkritumi	0,06	0,06
Metālapstrādes atkritumi	Pēc vagonu abrazīvas attīrīšanas		-	354,04
Ogļu kvēpi, smagie pelni, izdedži un sodrēji	Smēde	Nebīstamie atkritumi	-	1,58
Ielu tīrīšanas atkritumi	Pēc vagonu remonta		-	60,34
Nehlorētās minerālās moteoreļļas, pārnesumu eļļas un smēreļļas	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		-	6,47
Koks, stikls vai plastmasa, kas sastāv no bīstamām vielām	Koka gulšņi		-	38,96
Augsnes attīrīšanas cietie atkritumi, kuri satur bīstamas vielas	Pēc vagonu mazgāšanas (cietā veidā)	Bīstamie atkritumi	-	50,54
Lietošanai nederīgs antifrīzs			-	2,07
Citurošā neminēti komponenti	Ražošanas procesā	Nebīstamie atkritumi	-	0,20

* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.
** Maza izmēra iekārtas (neviens ārējais izmērs nepārsniedz 50 cm), tai skaitā māsasaimniecības preces, patērētāju iekārtas, gaismekļi, skaņas vai attēlus demonstrējošas iekārtas, elektriski un elektroniski instrumenti, monitoringa un kontroles instrumenti, automātiskie sadalītāji, un citas iekārtas.



S1-6: Uzņēmuma darbinieku iezīmes

Darbinieku rādītāji par 2024. gadu 31. decembri	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncernā
S1-6 Kopējais darbinieku skaits	3311	5084
sievietes, %	31%	30%
vīrieši, %	69%	70%
Darbinieki ar beztermiņa līgumu (pastāvīgie darbinieki)	3291	5054
sievietes, %	31%	30%
vīrieši, %	69%	70%
Darbinieki ar terminētu līgumu (pagaidu darbinieki)	20	30
sievietes, %	60%	50%
vīrieši, %	40%	50%
Darbinieki, kuriem nav garantētas darba stundas	0	0
sievietes, %	0	0
vīrieši, %	0	0
Darba attiecības izbeigušo darbinieku skaits	711	1228
Mainība pārskata periodā, %	19.7	16.5
Darbinieku skaits pēc nodarbinātības veida (pilna un nepilna darba laika), pēc dzimuma	3311	5084
pilna laika darbinieki, sievietes	1034	1522
pilna laika darbinieki, vīrieši	2267	3537
nepilna laika darbinieki, sievietes	2	5
nepilna laika darbinieki, vīrieši	8	20

* Saskaņā ar SAP sistēmas personālvadības modulī pieejamo informāciju. Dati nav ārēji verificēti.

S1-9: Daudzveidības rādītāji

Darbinieku rādītāji uz 2024. gada 31. decembri	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncernā
Augstākās vadības dzimuma struktūra	24	52
sievietes, skaits	10	18
sievietes, %	42	35%
vīrieši, skaits	14	34
vīrieši, %	58	65%
Augstākās vadības vecumu struktūra	24	52
mazāk par 30 gadiem	0	1
no 30 līdz 50 gadiem	16	28
vecāki par 50 gadiem	8	23

S1-7: Uzņēmuma pašu personālā ietilpstošo ārštata darbinieku raksturojums

Ārštata darbinieku raksturojums par 2024. gadu	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncernā
Ar darba līgumu jeb darbinieki, skaits	3311	5084
Ar darba līgumu jeb darbinieki*, %	99.6%	99.3%
Citas darba tiesisko attiecību formas / ārštata darbinieki, skaits	12	35
Citas darba tiesisko attiecību formas / ārštata darbinieki*, %	0.4%	0.7%

* Saskaņā ar SAP sistēmas personālvadības modulī pieejamo informāciju.

** Darbinieku kopskaits pret kuru rēķināti īpatsvari darbiniekiem un ārštata darbiniekiem ir summa darbinieku skaitam un ārštata darbinieku skaitam.
Dati nav ārēji verificēti.



S1-8: Koplīguma sarunu tvērums un sociālais dialogs

Darbinieku rādītāji uz 2024. gada 31. decembri	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncernā
Darbinieku daļa no uzņēmuma kopējā darbinieku skaita, uz kuriem attiecas darba koplīgumi, %	Koplīgums attiecināms uz 100% no darbiniekiem, papildus labumi koplīgumā LDzSA arodbiedrības biedriem (70% no kopējā darbinieku skaita)	Koplīgums attiecināms uz 100% no darbiniekiem, papildus labumi koplīgumā LDzSA arodbiedrības biedriem (70% no kopējā darbinieku skaita)
Darba koplīgumu skaits	1	1

S1-16: Atalgojuma rādītāji (darba samaksas atšķirība un kopējais atalgojums)

Atalgojumu rādītāji par 2024. gadu	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncernā
Vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirība*	4%	9%
Visaugstāk atalgotā darbinieka gada kopējā atalgojuma attiecība pret visu darbinieku kopējā gada atalgojuma mediānu**	421%	275%

* Aprēķināta, balstoties uz vidējās LDz strādājošo vīriešu stundas atalgojuma likmes bruto attiecību pret vidējo LDz strādājošo sieviešu stundas atalgojuma likmi bruto, izsakot to procentuāli.

** Aprēķināts, balstoties uz LDz visaugstāk atalgotā darbinieka gada atalgojuma bruto (tostarp iekļaujot visas piemaksas, prēmijas u.c.) attiecību pret vidējo LDz darbinieku atalgojumu bruto, izsakot to procentuāli. Visaugstāk atalgotā darbinieka noteikšanā nav ņemti vērā LDz valdes un padomes locekļi, kuri nav darbinieki Darba likuma izpratnē un kuriem ir pilnvarojuma līgums uz laiku ar skaidri noteiktu atalgojumu. Dati nav ārēji verificēti.

S1-10: Adekvātas algas

	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncernā
Darbinieku īpatsvars, kam tiek maksāta adekvāta alga saskaņā ar minimālās algas kritērijiem	100%	100%

S1-15: Darba un privātās dzīves līdzsvara rādītāji

Darba un privātās dzīves līdzsvara rādītāji par 2024. gadu	VAS "Latvijas dzelzceļš"	Koncernā
Darbinieku īpatsvars, kuriem ir tiesības izmantot atvaļinājumus ģimenes apstākļu dēļ*, %	100%	100%
Darbinieku īpatsvars, kuri devās atvaļinājumā ģimenes apstākļu dēļ**, %	38%	36%
sievietes, %	34%	39%
vīrieši, %	66%	61%

* Balstoties uz Latvijā spēkā esošo darba tiesību regulējumu, visiem darbiniekiem ir šādas tiesības.

** Balstoties uz LDz Personāla direkcijas un Koncerna sabiedrību personāla struktūrvienību apkopotajiem datiem par darbnespējas gadījumiem, kas saistīti ar ģimenes pieaugumu, bērnu slimošanu u.c. gadījumiem, kā arī par atvaļinājumiem, kas izmantoti koplīgumā paredzētos gadījumos (piemēram, tuva ģimenes locekļa nāves gadījumā, papildu brīvdienām vecākiem, kuriem ir bērni līdz 12 gadu vecumam, u.c.). Dati nav ārēji verificēti.



S1-13: Apmācības un prasmju pilnveides rādītāji

S1-14: Darba aizsardzības rādītāji

*** Saskaņā ar LDZ Personāla direkciju un Koncerna sabiedrību personāla struktūrvienībās reģistrēto informāciju par gada laikā apmeklētajām iekšējām un ārējām apmācībām (informācija iegūta, balstoties uz sagatavotajiem rīkojumiem)

Saskaņā ar Darba aizsardzības sistēmu, politiku un no tās izrietošajiem dokumentiem sistēma attiecas uz visiem darbiniekiem

*** Dati iegūti, balstoties uz LDz Tehniskās inspekcijas nelaimes gadījumu reģistru

*** Dati iegūti, balstoties uz LDz Tehniskajā inspekcijā un Koncerna sabiedrību darba aizsardzības vai personāla struktūrvienībās saņemtajiem arodārstu atzinumiem

**** Dati aprēķināti, balstoties uz LDz Personāla direkcijā un Koncerna sabiedrību personāla struktūrvienībās reģistrēto informāciju par darbnespējas lapām, kuras saistītas ar traumām darba vietām, ar darbu saistītām slimībām u.c.

Dati nav ārēji verificēti.



S1-17: Incidenti, sūdzības un nopietna ietekme uz cilvēktiesībām

2024. gada rādītāji par incidentiem, sūdzībām un nopietnu ietekmi uz cilvēktiesībām	VAS “Latvijas dzelzceļš”	Koncernā
Kopējais diskriminācijas (arī aizskaršanas) incidentu skaits, par kuriem ziņots pārskata periodā	0	0
Sūdzību skaits, kas iesniegtas, izmantojot kanālus, kuros pašu personāls var paust savas bažas	0	0
Sūdzību skaits, kas iesniegtas ESAO daudznacionālo uzņēmumu valsts kontaktpunktam	0	0
Saistībā ar iepriekš atklātajiem incidentiem un sūdzībām piemērotais naudas sods, sankcijas un kaitējuma atlīdzības	0	0
Nopietnu cilvēktiesību incidentu skaits saistībā ar uzņēmuma personālu pārskata periodā	0	0
Saistībā ar tiem piemērotais naudas sods, sankcijas un kaitējuma atlīdzības	0	0



06

NEATKARĪGA
REVIDENTA
APLIECINĀJUMA
ZIŅOJUMS



KPMG Baltics SIA
Roberta Hirša iela 1
Rīga, LV-1045
Latvija

T: + 371 67038000
kpmg.com/lv
kpmg@kpmg.lv

Ierobežota apliecinājuma ziņojums par VAS "Latvijas dzelzceļš" Koncerna Ilgtspējas ziņojumu

VAS "Latvijas dzelzceļš" akcionāriem

Ierobežotās pārbaudes secinājums

Mēs esam veikuši ierobežotas pārlicības uzdevumu, lai noteiktu, vai AS "Latvijas dzelzceļš" un tās iekļauto meitas sabiedrību ("Koncerns") ilgtspējas ziņojums, kas ietverts vadības ziņojuma Ilgtspējas ziņojums sadaļā (no 19. līdz 213. lpp) ("Ilgtspējas ziņojums"), par gadu, kas noslēdzās 2024. gada 31. decembrī, ir sagatavots saskaņā ar Ilgtspējas informācijas atklāšanas likuma 7. pantu, ar ko ieviestas ES Direktīvas 2013/34/ES 29(a) panta prasības.

Izņemot secinājuma ar iebildēm pamatojuma sadaļā pirmajā rindkopā aprakstīto apstākļu ietekmi, balstoties uz veiktajām procedūrām un iegūtajiem pierādījumiem, mūsu uzmanības lokā nav nākuši apstākļi, kas liktu mums uzskatīt, ka Koncerna Ilgtspējas ziņojums par gadu, kas noslēdzās 2024. gada 31. decembrī, nav visos būtiskajos aspektos sagatavots saskaņā ar Ilgtspējas informācijas atklāšanas likuma 7. pantu, ar ko ieviestas ES Direktīvas 2013/34/ES 29(a) panta prasības, tai skaitā:

- atbilstību Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartiem (ESRS), tostarp, vai Koncerna veiktais process, lai noteiktu Ilgtspējas ziņojumā sniedzamo informāciju ("Process"), atbilst aprakstam, kas izklāstīts Ilgtspējas ziņojuma sadaļā *Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas procesu apraksts*; un
- Ilgtspējas ziņojuma sadaļā *ES Taksonomijas ziņojums* atklātās informācijas atbilstību ES Regulas 2020/852 ("Taksonomijas regula") 8. pantam.

Salīdzinot informācija par gadu, kas noslēdzās 2017, 2019., 2021., 2022. un 2023. gada 31. decembrī, kā arī paziņojums par korporatīvo pārvaldību Koncernā (no 46. līdz 66. lpp), kas iekļauts Koncerna Ilgtspējas ziņojumā, nebija pakļauti jebkāda veida apliecinājumam. Mūsu secinājums netiek modificēts šī apstākļa dēļ.

Secinājuma ar iebildi pamatojums

Koncernam saskaņā ar ESRS E1-6 ir jāatklāj bruto 1., 2. un 3. tvēruma siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas un kopējās SEG emisijas. Koncerns nav uzrādījis būtiskās 3. tvēruma SEG emisiju kategorijas Ilgtspējas ziņojumā. Ņemot vērā Koncerna darbības veidus, mēs esam novērtējuši, ka SEG emisiju apjoms neatklātajās kategorijās ir būtisks. Attiecīgi, mūsaprāt, bruto 3. tvēruma SEG emisiju apjoms un kopējās SEG emisiju apjoms ir būtiski mazāks nekā tam vajadzētu būt, ja būtu atklāta informācija par visām būtiskām kategorijām, tomēr mēs nevarējām noteikt neatklāto SEG emisiju apjomu.

Ierobežota apliecinājuma uzdevums tika veikts saskaņā ar Starptautisko revīzijas standartu padomes (IAASB) izdoto 3000. Starptautisko apliecinājuma uzdevumu standartu (SAUS) "Apliecinājuma uzdevumi, kas nav vēsturiskas finanšu informācijas revīzijas vai pārbaudes uzdevumi (Pārskatīts)". Šajā standartā noteiktie mūsu pienākumi ir plašāk aprakstīti ziņojuma sadaļā "Mūsu pienākumi".



Mēs esam ievērojuši neatkarības un ētikas prasības, kas noteiktas Starptautiskās grāmatvežu ētikas standartu padomes izdotajā Starptautiskajā profesionālu grāmatvežu ētikas kodeksā (ieskaitot Starptautiskos neatkarības standartus) (IESBA kodekss), kā arī ētikas prasības, kas attiecas uz mūsu veikto Ilgtspējas ziņojuma apliecinājuma uzdevumu Latvijā.

Mūsu firmā tiek piemērots Starptautisko revīzijas un apliecinājuma standartu padomes (IAASB) izdots 1. Starptautiskais Kvalitātes kontroles standarts (SKKS) “Kvalitātes kontrole firmās, kas veic finanšu pārskatu revīzijas un pārbaudes un sniedz citus apliecinājuma un radniecīgos pakalpojumus”. Šis standarts uzliek mums par pienākumu izstrādāt, ieviest un izmantot kvalitātes kontroles sistēmu, kas ietver politikas vai procedūras saistībā ar ētikas principu, profesionālo standartu un spēkā esošo tiesisko un normatīvo prasību ievērošanu.

Uzskatām, ka mūsu iegūtie pierādījumi ir pietiekami un atbilstoši mūsu secinājuma ar iebildi sniegšanai.

Atbildība par Ilgtspējas ziņojumu

Koncerna Vadība ir atbildīga par procesa izstrādi un ieviešanu, lai identificētu informāciju, kas tiek ziņota Ilgtspējas ziņojumā saskaņā ar ESRS un par šī procesa apraksta sniegšanu Ilgtspējas ziņojuma sadaļā *Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas procesu apraksts*. Vadības atbildība ietver:

- izpratni par Koncerna konteksta, darbības un biznesa attiecību vidi un izpratnes veidošanu par tā ietekmētajām ieinteresētajām pusēm;
- faktisko un potenciālo ietekmju (gan negatīvo, gan pozitīvo), kas saistītas ar ilgtspējas jautājumiem, kā arī risku un iespēju, kas ietekmē vai varētu pamatoti ietekmēt Koncerna finanšu stāvokli, finanšu rezultātus, naudas plūsmas, piekļuvi finansējumam vai kapitāla izmaksas īstermiņā, vidējā termiņā vai ilgtermiņā, identificēšanu;
- ar ilgtspējas jautājumiem saistīto identificēto ietekmju, risku un iespēju būtiskuma novērtēšanu, nosakot un piemērojot atbilstošas robežvērtības; un
- metodoloģiju izstrādi un pieņemumu izdarīšanu, kas ir pamatoti attiecīgajos apstākļos.

Koncerna Vadība ir atbildīga par Ilgtspējas ziņojuma sagatavošanu saskaņā ar Ilgtspējas informācijas atklāšanas likuma 7. pantu, ar ko ieviestas ES Direktīvas 2013/34/ES 29(a) panta prasības, ieskaitot:

- atbilstību ESRS;
- Ilgtspējas ziņojuma sadaļā *ES Taksonomijas ziņojums* atklātās informācijas atbilstību ES Regulas 2020/852 (“Taksonomijas regula”) 8. pantam;
- tādas iekšējās kontroles izstrādi, ieviešanu un uzturēšanu, kuras vadība uzskata par nepieciešamām, lai nodrošinātu Ilgtspējas ziņojuma, kas nesatur ne krāpšanas, ne kļūdu izraisītas būtiskas neatbilstības, sagatavošanu;
- atbilstošu ilgtspējas ziņošanas metožu izvēli un piemērošanu un tādu pieņemumu un aplēšu izdarīšanu attiecībā uz atsevišķu ilgtspējas informāciju, kas ir pamatoti attiecīgajos apstākļos.

Personas, kurām uzticēta Koncerna pārraudzība, ir atbildīgas par Koncerna Ilgtspējas ziņojuma sagatavošanas procesa uzraudzību.

Ilgtspējas ziņojuma sagatavošanai piemītošie ierobežojumi

Sniedzot uz nākotni vērstu informāciju saskaņā ar ESRS, šī informācija Koncerna vadībai ir jāsagatavo, pamatojoties uz atklātajiem pieņemumiem par notikumiem, kas varētu iestāties nākotnē, un iespējamām Koncerna rīcībām nākotnē. Faktiskie rezultāti, visticamāk, būs atšķirīgi, jo sagaidāmie notikumi bieži nenotiek, kā paredzēts.

Nosakot Ilgtspējas pārskatā atklājamo informāciju, Koncerna vadība interpretē skaidri nedefinētus juridiskus un citus terminus. Skaidri nedefinēti juridiskie un citi termini var tikt interpretēti dažādi, tostarp jāņem vērā to interpretācijas juridiskā atbilstība, un tāpēc uz tiem ir attiecināma nenoteiktība.

**Mūsu atbildība**

Mūsu atbildība ir plānot un veikt apliecinājuma uzdevumu tā, lai iegūtu ierobežotu pārlicību par to, ka Ilgtspējas ziņojumā nav krāpšanas vai kļūdas izraisītu būtisku neatbilstību, un ziņot mūsu ierobežotas pārlicības apliecinājuma secinājumu AS “Latvijas dzelzceļš” akcionāriem. Neatbilstības var rasties krāpšanas vai kļūdas dēļ, un tās ir uzskatāmas par būtiskām, ja var pamatoti uzskatīt, ka tās katra atsevišķi vai visas kopā varētu ietekmēt lēmumus, ko lietotāji pieņem, balstoties uz Ilgtspējas ziņojumu kopumā.

Mūsu pienākumi attiecībā uz Ilgtspējas ziņojuma sagatavošanas Procesu ietver:

- Izpratnes iegūšanu par Procesu, bet ne tāpēc, lai izteiktu secinājumu par Processa efektivitāti, ieskaitot tā iznākumu; un
- tādu procedūru izstrādi un izpildi, ar kurām var novērtēt, vai Process atbilst Koncerna sagatavotajam Processa aprakstam, kas sniegts Ilgtspējas ziņojuma sadaļā *Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas procesu apraksts*.

Cita mūsu atbildība attiecībā uz Ilgtspējas ziņojumu ietver:

- Izpratnes iegūšanu par Koncerna iekšējās kontroles vidi, procesiem un informācijas sistēmām, kas saistītas ar Ilgtspējas ziņojuma sagatavošanu, bet ne ar mērķi novērtēt šo kontroļu uzbūvi, iegūt pierādījumus par to ieviešanu vai pārbaudīt to darbības efektivitāti;
- Tādas atklātās informācijas identificēšanu, kurā varētu rasties krāpšanas vai kļūdu izraisītas būtiskas neatbilstības; un
- Tādu procedūru izstrādi un veikšanu, kurās galvenā uzmanība tiek pievērsta tai Ilgtspējas ziņojumā atklātajai informācijai, kurā varētu rasties būtiskas neatbilstības. Risks, ka netiks atklātas būtiskas neatbilstības krāpšanas dēļ, ir augstāks nekā risks, ka netiks atklātas kļūdas izraisītas neatbilstības, jo krāpšana var ietvert slepenas norunas, dokumentu viltošanu, informācijas neuzrādīšanu ar nodomu, informācijas nepatiesu atspoguļošanu vai iekšējās kontroles pārkāpumus.

Veikto procedūru, kas veido pamatu mūsu secinājumam, kopsavilkums

Ierobežota apliecinājuma uzdevuma ietvaros tiek veiktas procedūras, lai iegūtu pierādījumus par Ilgtspējas ziņojumu. Mūsu procedūras ir izstrādātas un veiktas ar mērķi iegūt tādus pierādījumus par Ilgtspējas ziņojumu, kas sniedz pietiekamu un atbilstošu pamatojumu mūsu secinājumam. Veicamo procedūru raksturs, laiks un apjoms ir atkarīgs no mūsu izpratnes par Ilgtspējas ziņojumu un citiem apliecinājuma uzdevuma apstākļiem, ieskaitot tādas Ilgtspējas ziņojumā atklātās informācijas identificēšanu, kurā varētu būt krāpšanas un kļūdu izraisītas būtiskas neatbilstības. Visa apliecinājuma uzdevuma gaitā mēs izmantojam profesionālo spriedumu un profesionālo skepsi.

Veicot ierobežotas pārlicības apliecinājuma uzdevumu, attiecībā uz Procesu mēs veicām šādas procedūras:

- Izpratnes iegūšana par Procesu:
 - veicot intervijas, lai izprastu vadības izmantotās informācijas avotus (piem., ieinteresēto pušu iesaiste, biznesa plāni un stratēģijas dokumenti); un
 - iepazīstoties ar Koncerna iekšējo dokumentāciju par Procesu; un
- Novērtējums par to, vai mūsu procedūru rezultātā iegūtie pierādījumi par Procesu atbilst Processa aprakstam, kas sniegts Ilgtspējas ziņojuma sadaļā *Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas procesu apraksts*.

Veicot ierobežotas pārlicības apliecinājuma uzdevumu, attiecībā uz Ilgtspējas ziņojumu mēs veicām šādas procedūras:

- Izpratnes iegūšana par Koncerna ziņošanas procesiem, kas attiecas uz Ilgtspējas ziņojuma sagatavošanu, veicot šādas procedūras:
 - veicot intervijas, lai izprastu vadības izmantotās informācijas avotus;
 - iepazīstoties ar Koncerna iekšējo dokumentāciju.



- Novērtējums, vai Procesā identificētā būtiskā informācija ir ietverta Ilgtspējas ziņojumā;
- Novērtējums, vai Ilgtspējas ziņojuma struktūra un izklāsts atbilst ESRS;
- Analītisko procedūru veikšana un intervijas ar atbilstošajām personām attiecībā uz Ilgtspējas ziņojumā atklātās informācijas izlasi;
- Detalizētu ierobežota apliecinājumu procedūru veikšana attiecībā uz Ilgtspējas ziņojumā atklātās informācijas izlasi;
- Pierādījumu iegūšana par metodēm, pieņēmumiem un datiem, kas izmantoti būtisku aplēšu un uz nākotni vērstas informācijas aplēsei, un par to, kā šīs metodes ir piemērotas;
- Izpratnes iegūšana par procesu, ar kuru tiek identificētas taksonomijai piederīgas un ar taksonomiju atbilstīgas aktivitātes, un par atbilstošo Ilgtspējas ziņojumā atklāto informāciju;
- Veicām intervijas ar attiecīgajiem Grupas darbiniekiem, veicām analītiskas un detalizētās ierobežotas pārlicības procedūras attiecībā uz Ilgtspējas ziņojumā atklāto taksonomijai piederīgas un ar taksonomiju atbilstīgas aktivitātes informācijas izlasi.

Ierobežotas pārlicības uzdevuma ietvaros veikto procedūru veids, izpildes laiks un apjoms ir būtiski mazāks par procedūrām, kas tiktu veiktas pietiekamas pārlicības uzdevuma ietvaros. Attiecīgi pārlicības līmenis, kas iegūts ierobežota apliecinājuma uzdevuma rezultātā ir būtiski zemāks par pārlicības līmeni, kas tiktu iegūts pietiekamas pārlicības uzdevuma ietvaros.

KPMG Baltics SIA
Licence Nr. 55

Armine Movsisjana
Valdes priekšsēdētāja
Zvērināts revidents
Sertifikāta Nr. 178
Rīga, Latvija

2025. gada 17. aprīlī

Ierobežota apliecinājuma ziņojums ir parakstīts elektroniski ar drošu elektronisko parakstu, kas satur laika zīmogu. Ierobežota apliecinājuma ziņojuma parakstīšanas datums ir pēdējā pievienotā drošā elektroniskā paraksta laika zīmoga datums.



KONSOLIDĒTAIS PEĻŅAS VAI ZAUDĒJUMU PĀRSKATS PAR 2024. GADU

(EUR'000)

	Pielikums	2024. gads	2023. gads
Ieņēmumi	4	233 738	263 529
Pārējie ieņēmumi	5	23 658	26 859
Pamatdarbības ieņēmumi kopā		257 396	290 388
Preču, materiālu un pakalpojumu izmaksas	6	(64 856)	(89 040)
Personāla izmaksas	7	(133 171)	(133 961)
Nolietojums, amortizācija un vērtības samazinājums	8	(86 108)	(54 635)
Pārējās izmaksas	9	(8 334)	(9 509)
Pamatdarbības izmaksas kopā		(292 469)	(287 145)
Pamatdarbības peļņa/(zaudējumi)		(35 073)	3 243
Finanšu ieņēmumi	10	192	65
Finanšu izmaksas	10	(4 557)	(4 522)
Zaudējumi pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa		(39 438)	(1 214)
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	11	461	(2 017)
Pārskata gada zaudējumi		(38 977)	(3 231)

Pielikumi no 226. līdz 272. lapai ir šo konsolidēto finanšu pārskatu neatņemama sastāvdaļa.

Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

A.Grinbergs
Valdes priekšsēdētājs

R.Pļavnieks
Valdes loceklis

M.Keņģis
Valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS “Latvijas dzelzceļš”
Finanšu direkcija, Finanšu direktore
T.Labzova-Ceicāne

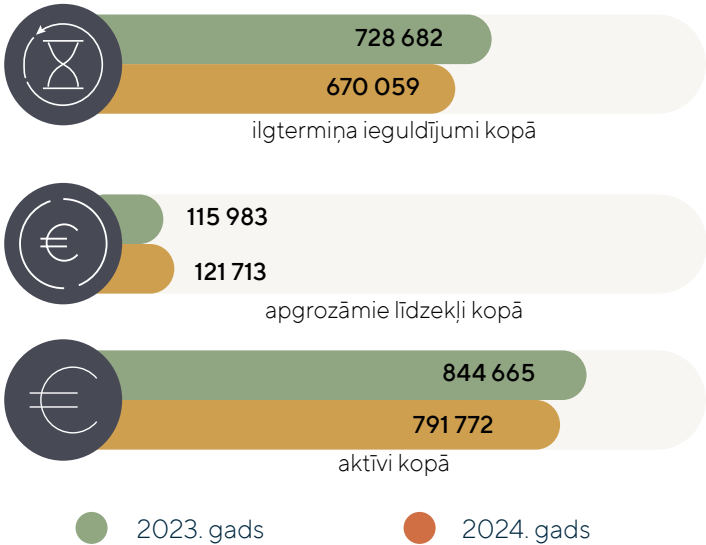


KONSOLIDĒTAIS PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2024. GADA 31. DECEMBRĪ

(EUR'000)

Aktīvi	Pielikums	31.12.2024.	31.12.2023.
Ilgtermiņa ieguldījumi			
Pamatlīdzekļi	13	637 608	694 812
Nemateriālie ieguldījumi	12	3 958	4 347
Tiesības lietot aktīvus	14	3 280	3 578
Avansa maksājumi par pamatlīdzekļiem un nemateriālajiem ieguldījumiem		25 139	25 871
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi		74	74
Ilgtermiņa ieguldījumi kopā		670 059	728 682
Apgrozāmie līdzekļi			
Krājumi	15	13 525	13 845
Pārdošanai turēti ilgtermiņa ieguldījumi	16	263	-
Pircēju un pasūtītāju parādi un citi debitori	17	11 594	16 137
Uzkrātie ieņēmumi	18	26 013	46 798
Nauda un naudas ekvivalenti	19	70 318	39 203
Apgrozāmie līdzekļi kopā		121 713	115 983
Aktīvi kopā		791 772	844 665

(turpinājums nākamajā lapā)



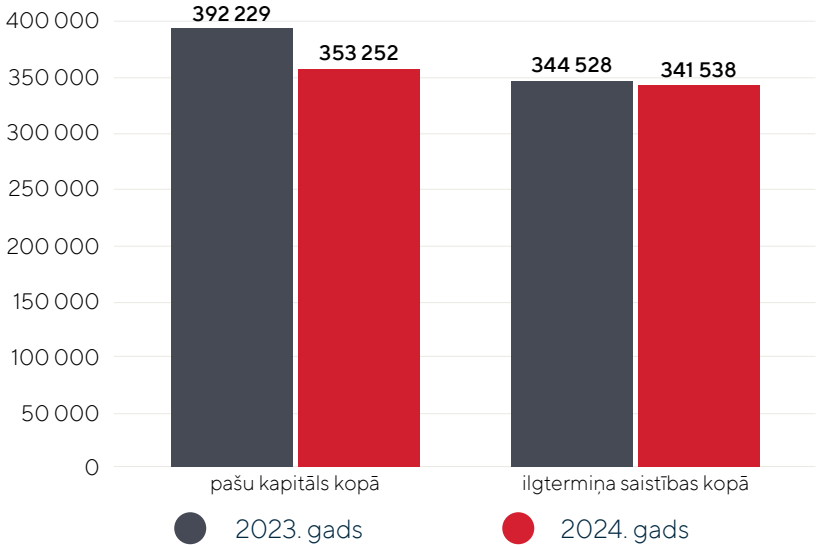


Konsolidētais pārskats par finanšu stāvokli 2024. gada 31. decembrī (turpinājums)

(EUR'000)

Pasīvi	Pielikums	31.12.2024.	31.12.2023.
Pašu kapitāls un saistības			
Pašu kapitāls			
Uz Koncerna mātes sabiedrības akcionāriem attiecināmais:			
Akciju kapitāls (pamatkapitāls)	20	374 420	327 622
Ilgtermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve	21	26 224	26 493
Rezerves un nesadalītā peļņa/ (zaudējumi)	21	(47 392)	38 114
Pašu kapitāls kopā		353 252	392 229
Saistības			
Ilgtermiņa saistības			
Atliktā nodokļa saistības	11	512	1 781
Uzkrājumi	22	5 855	5 859
Aizņēmumi no kredītiestādēm	23	67 605	53 988
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	24	3 340	5 082
Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem		1 256	767
Nomas saistības		2 029	2 163
Nākamo periodu ieņēmumi	25	260 941	274 888
Ilgtermiņa saistības kopā		341 538	344 528

(turpinājums nākamajā lapā)

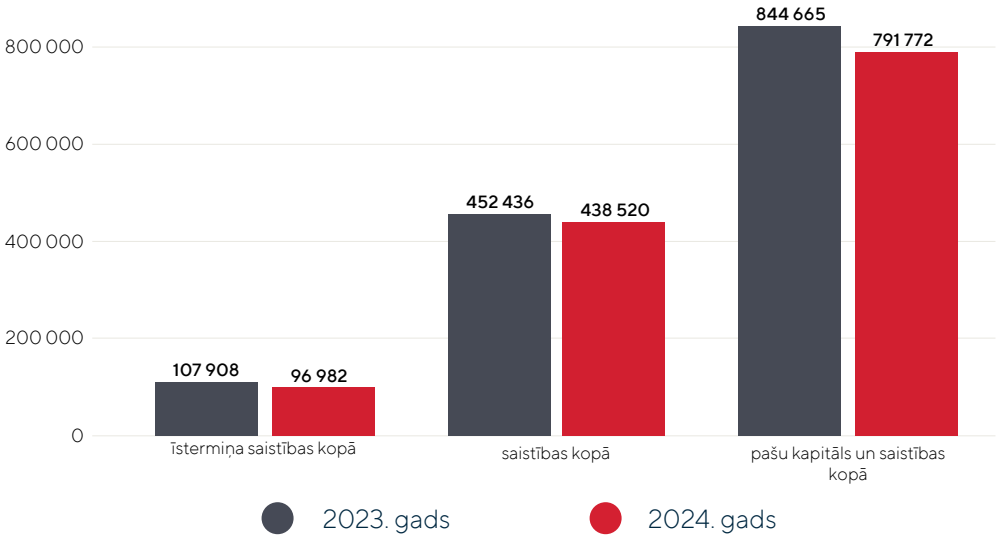




Konsolidētais pārskats par finanšu stāvokli 2024. gada 31. decembrī (turpinājums)

(EUR'000)

Pasīvi	Pielikums	31.12.2024.	31.12.2023.
Īstermiņa saistības			
Aizņēmumi no kredītiestādēm	23	35 343	32 321
Uzkrājumi	22	2 158	1 828
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori		28 475	33 082
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	24	15 670	20 257
Nomas saistības		1 147	1 442
Nākamo periodu ieņēmumi	25	14 189	18 978
Īstermiņa saistības kopā		96 982	107 908
Saistības kopā		438 520	452 436
Pašu kapitāls un saistības kopā		791 772	844 665



Pielikumi no 226. līdz –272. lapai ir šo konsolidēto finanšu pārskatu neatņemama sastāvdaļa.

Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

A.Grinbergs
Valdes priekšsēdētājs

R.Pļavnieks
Valdes loceklis

M.Keņģis
Valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS “Latvijas dzelzceļš”
Finanšu direkcija, Finanšu direktore
T.Labzova-Ceicāne



KONSOLIDĒTAIS PAŠU KAPITĀLA IZMAIŅU PĀRSKATS

(EUR'000)

	Uz Koncerna mātes sabiedrības akcionāriem attiecināmais				
	Pamatkapitāls	Ilgtermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve	Rezerves un iepriekšējo gadu nesadalītā peļņa	Nesadalītā peļņa vai nesegtie zaudējumi	Pašu kapitāls kopā
	Par 2023. gadu				
01.01.2023.	327 622	28 981	41 225	(2 368)	395 460
2022. gada zaudējumi pārvietoti uz iepriekšējo gadu nesadalīto peļņu	-	-	(2 368)	2 368	-
<i>Darījumi ar Koncerna akcionāriem</i>	-	-	(2 368)	2 368	-
<i>Pārvērtēto pamatlīdzekļu norakstīšana</i>	-	(2 488)	2 488	-	-
Pārskata gada zaudējumi	-	-	-	(3 231)	(3 231)
<i>Pārskata gada apvienotie izdevumi</i>	-	-	-	(3 231)	(3 231)
31.12.2023.	327 622	26 493	41 345	(3 231)	392 229
	Par 2024. gadu				
01.01.2024.	327 622	26 493	41 345	(3 231)	392 229
2023. gada zaudējumi pārvietoti uz iepriekšējo gadu nesadalīto peļņu	-	-	(3 231)	3 231	-
Pamatkapitāla palielināšana (skat. 20. pielikumu)	46 798	-	-	-	46 798
Finanšu līdzsvars par 2022. gadu un 2023. gadu (skat. 4. pielikumu)	-	-	(46 798)	-	(46 798)
<i>Darījumi ar Koncerna akcionāriem</i>	46 798	-	(50 029)	3 231	-
<i>Pārvērtēto pamatlīdzekļu norakstīšana</i>	-	(269)	269	-	-
Pārskata gada zaudējumi	-	-	-	(38 977)	(38 977)
<i>Pārskata gada apvienotie izdevumi</i>	-	-	-	(38 977)	(38 977)
31.12.2024.	374 420	26 224	(8 415)	(38 977)	353 252

Rīgā, datums skatāms laika zīmogā. Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

Pielikumi no 226. līdz -272. lapai ir šo konsolidēto finanšu pārskatu neatņemama sastāvdaļa.

A.Grinbergs
Valdes priekšsēdētājs

R.Pļavnieks
Valdes loceklis

M.Keņģis
Valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS “Latvijas dzelzceļš”
Finanšu direkcija, Finanšu direktore
T.Labzova-Ceicāne



KONSOLIDĒTAIS NAUDAS PLŪSMU PĀRSKATS PAR 2024. GADU

(sagatavots, izmantojot netiešo metodi)

(EUR'000)

	Pielikums	2024	2023
Pamatdarbības naudas plūsma			
Zaudējumi pirms nodokļiem		(39 438)	(1 214)
Korekcijas:			
Pamatlīdzekļu nolietojums un citas vērtības samazinājuma korekcijas		66 156	34 796
Nemateriālo ieguldījumu amortizācija un citas vērtības samazinājuma korekcijas	12	1 255	1 189
Peļņa no ārvalstu valūtas kursu svārstībām	5	(35)	(164)
Pārējie procentu ieņēmumi un tamlīdzīgi ieņēmumi	10	(192)	(65)
Procentu maksājumi un tamlīdzīgas izmaksas	10	4 557	4 522
Peļņa pirms apgrozāmo līdzekļu un īstermiņa kreditoru atlikumu izmaiņu ietekmes korekcijām		32 303	39 064
Korekcijas:			
Debitoru parādu atlikumu samazinājums		(21 249)	(23 103)
Krājumu atlikumu pieaugums/ samazinājums		(854)	388
Piegādātājiem, darbuizpildītājiem un pārējiem kreditoriem maksājamo parādu atlikumu samazinājums		(11 820)	(9 617)
Bruto pamatdarbības naudas plūsma		(1 620)	6 732
Izdevumi procentu maksājumiem		(5 662)	(4 386)
Izdevumi uzņēmumu ienākuma nodokļa maksājumiem	11	(808)	(2 099)
Pamatdarbības neto naudas plūsma		(8 090)	247
Ieguldīšanas darbības naudas plūsma			
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu iegāde		(60 250)	(66 679)
Ieņēmumi no pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu pārdošanas		693	2 990
Saņemtās subsīdijas vai dotācijas (neto)	25	36 844	28 139
Saņemtie procenti		180	65
Ieguldīšanas darbības neto naudas plūsma		(22 533)	(35 485)

(turpinājums nākamajā lapā)



Konsolidētais naudas plūsmu pārskats par 2024. gadu

(EUR'000)

	Pielikums	2024	2023
Finansēšanas darbības naudas plūsma			
Pamatkapitāla palielināšana	20	46 798	-
Saņemtie aizņēmumi	23	44 000	20 000
Izdevumi aizņēmumu atmaksāšanai	23	(27 361)	(24 247)
Nomas saistību maksājumi		(1 688)	(1 781)
Finansēšanas darbības neto naudas plūsma		61 749	(6 028)
Valūtas kursu svārstību rezultāts		(11)	81
Naudas un tās ekvivalentu izmaiņas pārskata gadā		31 115	(41 185)
Naudas un tās ekvivalentu atlikums pārskata gada sākumā		39 203	80 388
Naudas un tās ekvivalentu atlikums pārskata gada beigās	19	70 318	39 203

Pielikumi no 226. līdz -272. lapai ir šo konsolidēto finanšu pārskatu neatņemama sastāvdaļa.

Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

A.Grinbergs
Valdes priekšsēdētājs

R.Pļavnieks
Valdes loceklis

M.Keņģis
Valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS “Latvijas dzelzceļš”
Finanšu direkcija, Finanšu direktore
T.Labzova-Ceicāne



KONSOLIDĒTO FINANŠU PĀRSKATU PIELIKUMI

1. Vispārīgā informācija

Koncerns pārvalda publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, sniedz dzelzceļa transporta pakalpojumus un ar tiem saistītus pakalpojumus.

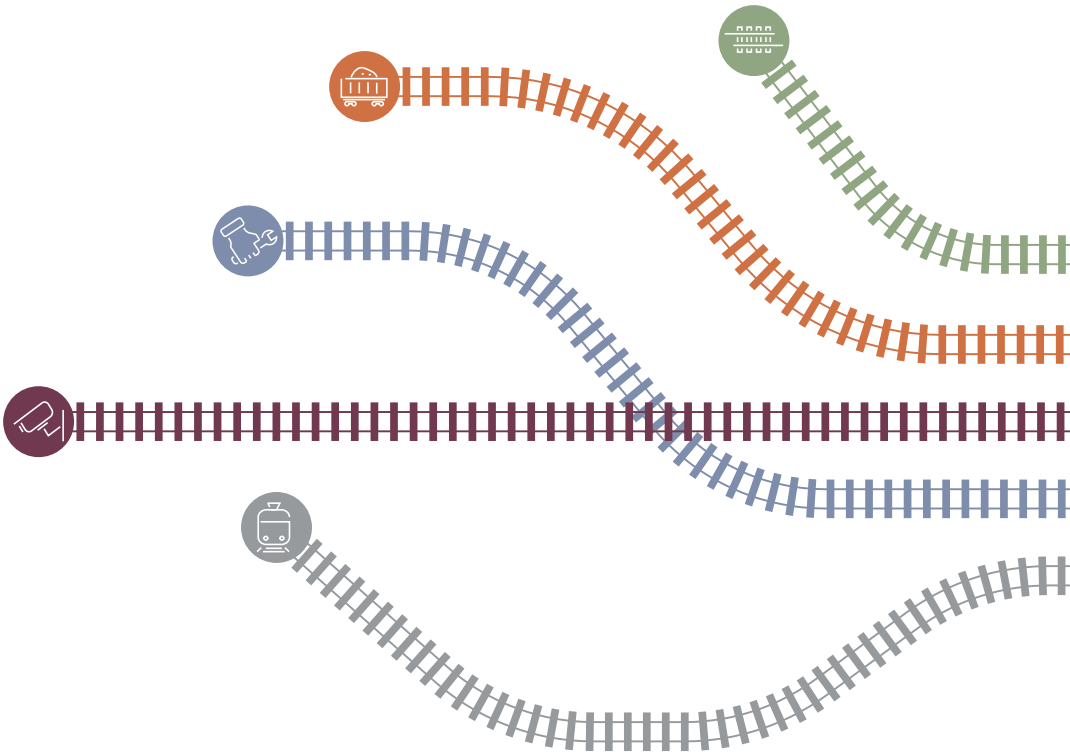
Koncerna mātes sabiedrība – valsts akciju sabiedrība “Latvijas dzelzceļš” ir Koncerna valdošā sabiedrība un publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkciju veicējs.

Koncerna mātes sabiedrība ir reģistrēta Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra Komercreģistrā kā valsts akciju sabiedrība un tā 100% pieder Latvijas Republikai. Koncerna mātes sabiedrības juridiskā adrese ir Emīlijas Benjamiņas iela 3, Rīga, LV-1547, Latvija.

Visas Koncernā ietilpstošās sabiedrības ir reģistrētas Latvijas Republikā un Koncerna mātes sabiedrībai tajās ir tieša izšķiroša ietekme. Koncernā ietilpst:

Nosaukums	Darbības veids
SIA “LDZ CARGO”	kravu pārvadājumi
SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”	ritošā sastāva uzturēšana un remonts lokomotīvu, mehānismu nomas pakalpojumi
SIA “LDZ apsardze”	apsardzes pakalpojumi
SIA “LDZ Loģistika”	transporta ekspedīcijas un loģistikas pakalpojumi
AS “LatRailNet”	infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšana

Konsolidētos finanšu pārskatus apstiprina akcionāru sapulce, kuru sasauc valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” Valde pēc revidenta atzinuma un padomes ziņojuma saņemšanas.





2. Grāmatvedības uzskaites un novērtēšanas principi

Šie konsolidētie finanšu pārskati ir sagatavoti, pamatojoties uz zemāk minētajiem grāmatvedības uzskaites un novērtēšanas principiem. Šie principi ir attiecīgi pielietoti visiem salīdzinošajiem rādītājiem, ja vien nav norādīts citādi.

2.1. Grāmatvedības uzskaites un novērtēšanas principi

Šie konsolidētie finanšu pārskati ir sagatavoti saskaņā ar ES apstiprinātajiem SFPS Grāmatvedības standartiem (turpmāk tekstā – SFPS Grāmatvedības standarti).

Konsolidētie finanšu pārskati ir sagatavoti, balstoties uz sākotnējo izmaksu uzskaites metodi, izņemot pārvērtēšanas metodi kravu vagoniem kravu pārvadājumiem (iekļauti pamatlīdzekļos), piemērojot darbības turpināšanās principu.

Konsolidētie finanšu pārskati aptver laika periodu no 2024. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim.

Lai sagatavotu konsolidētos finanšu pārskatus saskaņā ar SFPS Grāmatvedības standartiem, Vadība pamatojas uz zināmām aplēsēm un pieņēmumiem, kas ietekmē atsevišķos pārskatos atspoguļotos posteņu atlikumus, kā arī iespējamo saistību apmēru. Nākotnes notikumi var ietekmēt pieņēmumus, pamatojoties uz kuriem veiktas attiecīgās aplēses. Jebkāda aplēšu izmaiņu ietekme tiek atspoguļota konsolidētajos finanšu pārskatos to noteikšanas brīdī. Lai gan šīs aplēses ir sagatavotas, balstoties uz visaptverošu Vadības rīcībā esošo informāciju par pašreizējiem notikumiem un darbībām, faktiskie rezultāti var atšķirties no tām. Būtiski pieņēmumi un spriedumi aprakstīti [3. pielikumā](#).

Pārskata gadā nav stājušies spēkā ES apstiprināti SFPS Grāmatvedības standarti, to grozījumi un to interpretāciju grozījumi, kuru ieviešanai bija būtiska ietekme uz Koncerna darbību. Pārskata gadā ar 2024. gada 1. janvāri ir stājušies spēkā un ir apstiprināti lietošanai ES sekojoši standartu grozījumi:

- Saistību klasifikācija īstermiņa vai ilgtermiņa saistībās (papildinājumi 1. SGS);
- Ilgtermiņa saistības ar īpašiem nosacījumiem (papildinājumi 1. SGS);
- Nomas saistības pārdošanas darījumos ar saņemšanu atpakaļ nomā (papildinājumi 16. SFPS);
- Finansēšanas līgumi ar piegādātājiem (papildinājumi 7. SGS un 7. SFPS).

Ar 2025. gada 1. janvāri vai vēlāk stāsies spēkā sekojoši standartu grozījumi vai interpretācijas, kuri varētu ietekmēt Koncerna finanšu pārskatus un kuru ietekmi Koncerna Vadība pašlaik novērtē, tomēr sākotnējās aplēses liecina, ka tā nebūs būtiska (izņemot 18. SFPS Informācijas sniegšana un atklāšana finanšu pārskatos, kura ietekme uz finanšu pārskatiem tiks vērtēta atsevišķi pēc apstiprināšanas lietošanai ES):

- Aizvietojamības neesamība (papildinājumi 21. SGS) (stājas spēkā 2025. gada 1. janvārī);
- Grozījumi finanšu instrumentu klasifikācijā un novērtēšanā (papildinājumi 9. SFPS un 7. SFPS) (stājas spēkā 2026. gada 1. janvārī, nav apstiprināti lietošanai ES);
- SFPS grāmatvedības standartu ikgadējie uzlabojumi 11. sējums (izdots 2024. gada 18. jūlijā) (stājas spēkā 2026. gada 1. janvārī, nav apstiprināti lietošanai ES);
- 18. SFPS Informācijas sniegšana un atklāšana finanšu pārskatos (izdots 2024. gada 9. aprīlī) (stājas spēkā 2027. gada 1. janvārī, nav apstiprināti lietošanai ES);
- 19. SFPS Meitas uzņēmumi bez publiskas atbildības: Informācijas atklāšana (izdots 2024. gada 9. maijā) (stājas spēkā 2027. gada 1. janvārī, nav apstiprināti lietošanai ES).

Koncerna Vadība papildus jau minētajiem ir veikusi citu standartu un interpretāciju, kas stāsies spēkā, sākot ar 2025. gada 1. janvāri, ietekmes novērtējumu un nesagaida to būtisku ietekmi uz Koncerna finanšu pārskatiem.



2.2. Ārvalstu valūtas pārvērtēšana

Uzskaites un pārskatu valūta

Koncerna konsolidēto finanšu pārskatu posteņi tiek uzskaitīti tās ekonomiskās vides valūtā, kurā Koncerns darbojas (uzskaites valūta). Konsolidēto finanšu pārskatu posteņi ir uzrādīti Latvijas Republikas oficiālajā valūtā euro (EUR), kas ir Koncerna pārskatu valūta. Visu Koncernā ietilpstošo sabiedrību uzskaites un pārskatu valūta ir EUR.

Darījumi un atlikumi ārvalstu valūtās

Visi darījumi ārvalstu valūtā tiek pārrēķināti EUR pēc darījuma dienas sākumā spēkā esošā Eiropas Centrālās bankas publicētā EUR atsauces kursa. Monetārie aktīvi un saistības ārvalstu valūtā pārskata gada pēdējā dienā konsolidētajā finanšu pārskatā tiek norādīti, tos pārrēķinot EUR saskaņā ar grāmatvedībā izmantojamo ārvalstu valūtas kursu pēc Eiropas Centrālās bankas publicētā valūtas kursa, kas ir spēkā pārskata gada pēdējās dienas beigās.

Valūtu kursa starpības, kas rodas no norēķiniem valūtās, tiek atzītas konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Ārvalstu valūtas kursi	Valūtas vienības par 1 EUR 31.12.2024.	Valūtas vienības par 1 EUR 31.12.2023.
USD	1.03890	1.10500
CHF	0.94120	0.92600

2.3. Nemateriālie ieguldījumi

Nemateriālie ieguldījumi galvenokārt sastāv no programmatūras licencēm. Sākotnēji tos atzīst iegādes izmaksās. Nemateriālajiem ieguldījumiem ir noteikts un ierobežots lietošanas laiks. Turpmāk nemateriālie ieguldījumi tiek uzrādīti iegādes vērtībā, atskaitot uzkrāto nolietojumu un zaudējumus no vērtības samazināšanās.

Turpmākās izmaksas tiek kapitalizētas, palielinot esošā nemateriālā ieguldījuma vērtību, vai atzītas kā atsevišķs nemateriāls ieguldījums tikai tad, ja no tiem Koncernam ir sagaidāmi nākotnes ekonomiskie labumi un šīs izmaksas ir iespējams ticami noteikt. Pārējās izmaksas tiek norakstītas Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā to rašanās brīdī.

Nemateriālajiem ieguldījumiem nolietojumu aprēķina pēc lineārās metodes, lai norakstītu to iegādes vērtību lietderīgās izmantošanas perioda laikā un to iekļauj attiecīgā perioda Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā. Pamatā nemateriālie ieguldījumi tiek nolietoti 5 gadu laikā.



2.4. Pamatlīdzekļi

Pamatlīdzekļi tiek atzīti saskaņā ar iegādes izmaksu metodi vai pārvērtēšanas metodi, kā aprakstīts zemāk, atskaitot uzkrāto nolietojumu un jebkuru uzkrāto vērtības samazinājumu, ja tāds ir nepieciešams.

Vagonus kravu pārvadājumiem uzskaita pēc pārvērtēšanas metodes, t.i. šie pamatlīdzekļi tiek pārvērtēti ne retāk kā reizi piecos gados, ar mērķi nodrošināt, ka to uzskaites vērtība būtiski neatšķiras no to patiesās vērtības pārskata gada beigās. Pārvērtēšanas rezultātā radušos uzskaites vērtības palielinājumus atzīst pārējo ienākumu sastāvā un kā pārvērtēšanas rezervi pašu kapitālā sastāvā. Vērtības samazinājumi, kas attiecas uz pamatlīdzekļiem, kam iepriekš tika atzīts vērtības palielinājums, tiek atzīti pārējo ienākumu sastāvā un samazina pārvērtēšanas rezervi pašu kapitālā. Citos gadījumos pārvērtēšanas rezultātā radušos vērtības samazinājumus atzīst apvienoto ienākumu pārskatā. Pamatlīdzekļu pārdošanas vai norakstīšanas gadījumā pārvērtēšanas rezerve, kas tikusi iekļauta pašu kapitālā, tiek pārklasificēta uz nesadalīto peļņu. Pārvērtēšanas datumā uzkrātais nolietojums tiek izslēgts pret aktīva sākotnējo vērtību, neto summa tiek iekļauta pārvērtētajā vērtībā tā, lai pamatlīdzekļa bilances vērtība pēc pārvērtēšanas būtu vienādā ar tā pārvērtēto vērtību.

Pārējās pamatlīdzekļu kategorijas tiek uzskaitītas saskaņā ar iegādes izmaksu metodi, kur pamatlīdzekļus uzskaita to iegādes izmaksās, atskaitot uzkrāto nolietojumu un uzkrāto vērtības samazinājumu, ja tāds ir bijis. Iegādes izmaksās iekļauj uz pamatlīdzekļa iegādi tieši attiecināmās izmaksas. Koncerna pašu izveidoto pamatlīdzekļu vērtība sastāv no materiālu cenas un tiešajām darba izmaksām, kā arī jebkurām citām izmaksām, kas tieši saistāmas ar pamatlīdzekļa nodrošināšanu darba stāvoklī tam paredzētajam mērķim, un pamatlīdzekļu nojaukšanas un aizvešanas izmaksām un vietas, kur pamatlīdzeklim jāatrodas, atjaunošanu. Tādu datorprogrammu iegādes izmaksas, kas ir cieši saistītas ar iekārtas funkcionalitāti un nevar tikt no tās atdalītas, tiek kapitalizētas kā šo iekārtu sastāvdaļa.

Koncerns kapitalizē pamatlīdzekļus, kuru vērtība pārsniedz 500 EUR un lietderīgās kalpošanas laiks pārsniedz vienu gadu. Ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos tiek kapitalizēti un atspoguļoti kā pamatlīdzekļi.

Ja atsevišķu pamatlīdzekļu sastāvdaļu lietderīgās kalpošanas laiki atšķiras, tie tiek uzskaitīti kā atsevišķas pamatlīdzekļu sastāvdaļas. Pamatlīdzekļu aplēstās atlikušās vērtības un lietderīgās kalpošanas laiki tiek pārskatīti un nepieciešamības gadījumā koriģēti katrā pārskata gada datumā.

Turpmākās izmaksas tiek iekļautas aktīva bilances vērtībā vai atzītas kā atsevišķs aktīvs tikai tad, kad pastāv liela varbūtība, ka ar šo posteņi saistītie nākotnes saimnieciskie labumi ieplūdīs Koncernā un šī posteņa izmaksas var ticami noteikt. Pārējās pamatlīdzekļu kārtējā remonta un uzturēšanas izmaksas tiek iekļautas tā perioda Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā, kurā tās ir radušās.

Peļņa vai zaudējumi no pamatlīdzekļu izslēgšanas tiek aprēķināti kā starpība starp pamatlīdzekļa bilances vērtību un pārdošanas rezultātā gūtajiem ieņēmumiem un iekļauti attiecīgā perioda Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Gadījumos, kad kāda pamatlīdzekļa bilances vērtība ir augstāka par tā atgūstamo vērtību, attiecīgā pamatlīdzekļa vērtība tiek nekavējoties norakstīta līdz tā atgūstamajai vērtībai ([skat. 3. pielikumu](#)).

Nolietojums

Pamatlīdzekļu nolietojums tiek aprēķināts pēc lineārās metodes. Nolietojums tiek iekļauts Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos tiek nolietoti tsākajā no nomas perioda vai līdzīga pamatlīdzekļa lietderīgās kalpošanas laika pēc likmēm, kas pielietotas kategorijai, kurā ietilpst ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos. Zemei nolietojums netiek aprēķināts.



Koncerna pamatlīdzekļiem pārskata perioda nolietojuma summa tiek aprēķināta, piemērojot attiecīgajam pamatlīdzeklim noteikto kalpošanas laiku.

Pamatlīdzekļi	Kalpošanas laiks
Ēkas un būves	10-130 gadi
Sliežu ceļi	10-90 gadi
Dzelzceļa ritošais sastāvs – vagoni tehnoloģiskām vajadzībām un kravu pārvadājumiem	22-40 gadi
Dzelzceļa ritošais sastāvs – lokomotīves, dīzeļvilcieni un tehnoloģiskās iekārtas	5-40 gadi
Sliežu ceļu mašīnas	30 gadi
Skaitļošanas iekārtas, sakaru līdzekļi, kopētāji un to aprīkojums	3-10 gadi
Pārējie pamatlīdzekļi	5-30 gadi

Nepabeigtā celtniecība

Aktīvi, kuri iegādes brīdī nav gatavi paredzētajam pielietojumam vai ir uzstādīšanas procesā, ir klasificēti kā “Nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas”. Nepabeigtās celtniecības objektu sākotnējā vērtība tiek palielināta perioda laikā par aizņēmumu izmaksām un citām tiešajām izmaksām, kas saistītas ar attiecīgo objektu līdz tā nodošanai ekspluatācijā. Attiecīgā pamatlīdzekļa sākotnējā vērtība netiek palielināta par aizņēmumu izmaksām periodos, kad netiek veikti aktīvi nepabeigtās celtniecības objekta attīstības darbi.

Brīdī, kad nepabeigtās celtniecības objekti ir gatavi savam paredzētajam pielietojumam, tie tiek pārklasificēti atbilstošā pamatlīdzekļu kategorijā un tiek uzsākta nolietojuma aprēķināšana. Nepabeigtās celtniecības objekti tiek regulāri novērtēti ar mērķi noteikt, vai tiem nav vērtības samazināšanās pazīmes.

2.5. Mantisko un nemateriālo aktīvu vērtības samazinājums

Visiem Koncerna mantiskajiem, t.sk. tiesībām lietot aktīvus, un nemateriālajiem aktīviem ir noteikts lietderīgās izmantošanas periods (izņemot zemi un muzeja krājumus). Aktīvu, kas tiek pakļauti nolietojumam, vērtība tiek pārskatīta ikreiz, kad notikumi un apstākļi liecina par iespējamu to bilances vērtības neatgūstamību.

Zaudējumi no vērtības samazināšanās tiek atzīti vērtībā, kas ir starpība starp aktīva bilances vērtību un tā atgūstamo vērtību. Atgūstamā vērtība ir augstākā no attiecīgā aktīva patiesās vērtības, atskaitot pārdošanas izmaksas, un tā lietošanas vērtības. Lai noteiktu vērtības samazinājumu, aktīvi tiek sagrupēti, balstoties uz zemāko līmeni, kuram var identificēt naudas plūsmu (naudu ienesošās vienības). Zaudējumi no vērtības samazināšanās tiek atzīti Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Zaudējumi no aktīvu vērtības samazināšanās, kas atzīti iepriekšējos periodos, tiek pārskatīti katrā bilances datumā, lai noteiktu, vai nepastāv pierādījumi tam, ka zaudējumi ir samazinājušies vai vairs nepastāv. Zaudējumus no vērtības samazināšanās atceļ, ja ir veiktas izmaiņas aplēsēs, kas izmantotas atgūstamās summas noteikšanai. Zaudējumus no vērtības samazināšanās atceļ vienīgi tādā apmērā, par cik attiecīgā aktīva bilances vērtība nepārsniedz to bilances vērtību, atskaitot nolietojumu, kura tiktu noteikta, ja zaudējumi no vērtības samazināšanās netiktu atzīti.



2.6. Finanšu instrumenti

Finanšu instrumentu klasifikācija

Koncerna finanšu instrumenti sastāv no finanšu aktīviem (finanšu aktīvi amortizētajā iegādes vērtībā un finanšu aktīvi patiesajā vērtībā ar pārvērtēšanu Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā) un finanšu saistībām (finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā).

Parāda instrumentu klasifikācija ir atkarīga no Koncerna finanšu aktīvu vadības ieviestā biznesa modeļa, kā arī no tā, vai līgumiskās naudas plūsmas sastāv tikai no pamatsummas un procentu maksājumiem (TPPM). Ja parāda instrumentu tur, lai iekasētu naudas plūsmas, to var uzskaitīt amortizētajā iegādes vērtībā, ja tas atbilst TPPM prasībām. Finanšu aktīvi, kuru naudas plūsmas neatbilst TPPM prasībām, jāvērtē patiesajā vērtībā ar atspoguļojumu peļņā vai zaudējumos (PVPZA) (piemēram, atvasinātie finanšu instrumenti). Iegultie atvasinātie instrumenti netiek atdalīti no finanšu aktīviem, bet tos iekļaujot finanšu aktīvu sastāvā, tiek izvērtētas TPPM prasības.

Pašu kapitāla instrumentus vienmēr vērtē patiesajā vērtībā. Tomēr Vadībai ir iespēja izdarīt neatsaucamu izvēli uzrādīt patiesās vērtības izmaiņu pārējos apvienotajos ienākumos, ja instrumentu netur tirdzniecības nolūkā. Ja pašu kapitāla instrumentu tur tirdzniecībai, izmaiņas patiesajā vērtībā jāuzrāda Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Atzīšana un atzīšanas pārtraukšana

Finanšu aktīvus un saistības atzīst brīdī, kad Koncerns ir kļuvis par līgumslēdzēju pusi un izpildījis darījuma nosacījumus, t.i., darījuma datumā.

Finanšu aktīvu atzīšana tiek pārtraukta, kad Koncerna līgumsaistības uz finanšu aktīvu radīto naudas plūsmu izbeidzas vai, ja Koncerns nodod finanšu aktīvu citai pusei, vai arī, nododot būtiskākos aktīva riskus un no aktīva saņemamo atlīdzību, finanšu aktīvu iegādi un pārdošanu pamatdarbības ietvaros uzskaita tirdzniecības dienā, t.i., datumā, kad Koncerns nolemj aktīvu nopirkt vai pārdot.

Finanšu saistību atzīšana tiek pārtraukta, kad saistības pamatā esošs pienākums tiek atsaukts, atcelts vai arī tam beidzas termiņš.

Novērtēšana

Sākotnējā atzīšanas brīdī finanšu instrumentus vērtē to patiesajā vērtībā. Finanšu aktīviem un finanšu saistībām amortizētajā iegādes vērtībā, sākotnējās atzīšanas brīdī patieso vērtību koriģē par darījuma izmaksām, kas ir tieši attiecināmas uz šo finanšu instrumentu.

Finanšu aktīvi patiesajā vērtībā ar pārvērtēšanu Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā

Šajā kategorijā ietilpst Koncerna īpašumā esošie pašu kapitāla instrumenti, kas veido Pārējos vērtspapīrus un ieguldījumus. Šie ieguldījumi tiek uzrādīti ilgtermiņa aktīvu sastāvā, ja vien Vadība neplāno tos pārdot 12 mēnešu laikā no pārskata gada dienas. Šo finanšu aktīvu patieso vērtību nosaka, balstoties uz Koncerna Vadības izdarītajām aplēsēm, kuru pamatā ir šo ieguldījumu finanšu informācija. Izmaiņas patiesajā vērtībā tiek atspoguļotas Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Dividendes no ieguldījumiem tiek atzītas Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā brīdī, kad Koncernam rodas likumīgas tiesības uz tām.

Finanšu aktīvi amortizētajā iegādes vērtībā

Finanšu aktīvi amortizētajā iegādes vērtībā ir parāda instrumenti ar fiksētu vai nosakāmu maksājumu grafiku, kuri netiek turēti tirdzniecībai un kuru nākotnes naudas plūsmas sastāv tikai no pamatsummas un procentu maksājumiem. Finanšu aktīvi amortizētajā iegādes vērtībā ietver Pircēju, pasūtītāju parādus un citus debitorus, kā arī Naudu un naudas ekvivalentus. Finanšu aktīvi amortizētajā iegādes vērtībā tiek klasificēti kā īstermiņa aktīvi, ja maksājuma termiņš ir viens gads vai mazāk. Ja maksājuma termiņš ir garāks par vienu gadu, tad tie tiek uzrādīti kā ilgtermiņa aktīvi. Īstermiņa debitoru parādi netiek diskontēti.

Finanšu aktīvi amortizētajā iegādes vērtībā sākotnēji tiek atzīti patiesajā vērtībā un turpmāk uzrādīti amortizētajā iegādes vērtībā, izmantojot efektīvo procentu likmju metodi, atskaitot uzkrājumus vērtības samazinājumam.



Nauda un naudas ekvivalenti

Nauda un naudas ekvivalenti sastāv no naudas kasē, norēķinu kontu atlikumiem un īstermiņa augsti likvīdiem ieguldījumiem, kurus nepieciešamības gadījumā var viegli pārvērst naudā un kas nav pakļauti būtiskam vērtību izmaiņu riskam.

Vērtības samazinājums finanšu aktīviem amortizētajā iegādes vērtībā

Vērtības samazinājums tiek atzīts atbilstoši sagaidāmo kredītzaudējumu (SKZ, expected credit loss) modelim. Modelim ir trīs pakāpju pieeja, kas balstās uz izmaiņām finanšu aktīva kredītkvalitātē, salīdzinot ar sākotnējo atzīšanu. Sabiedrība finanšu aktīva sākotnējās atzīšanas brīdī atzīst tūlītējos zaudējumus, kas ir vienādi ar 12 mēnešu SKZ, arī tad, ja finanšu aktīvi ir bez vērtības samazināšanās pazīmēm (pircēju un pasūtītāju parādiem atzīst to mūža SKZ). Notiekot būtiskam kredītriska pieaugumam, vērtības samazinājumu mēra, izmantojot aktīva mūža SKZ, nevis 12 mēnešu SKZ.

Koncerns ir piemērojis 9. SFPS pieļautos operacionālos atvieglojumus attiecībā uz pircēju un pasūtītāju parādu vērtēšanu – pircēju un pasūtītāju parādus grupē pēc to kredītkvalitātes un kavējuma dienām, piemērojot sagaidāmo kredītzaudējumu procentu katrai attiecīgajai grupai. SKZ likmes ir aplēstas, ņemot vērā pēdējo trīs gadu maksājumu vēsturi, korigējot šo rādītāju ar mērķi ņemt vērā informāciju par tagadni un nākotnes prognozēm.

Saistīto pušu parādi, kā arī saistītajām pusēm izsniegtie aizdevumi, tiek izdalīti atsevišķā grupā, kuras SKZ rēķina, ņemot vērā ne tikai pagātnes pieredzi, bet arī to galējā īpašnieka – Latvijas Republikas – kredītreitingu un nākotnes attīstības prognozes. Aizdevumi, kas izsniegti meitas sabiedrībām, tiek uzskatīti par aktīviem ar tādu kredītrisku, kas nav būtiski palielinājies kopš sākotnējās atzīšanas brīža, līdz ar to SKZ aprēķinā iekļauj nākamo 12 mēnešu laikā sagaidāmos kredītzaudējumus.

Uzkrājums vērtības samazinājumam tiek iekļauts atsevišķā uzkrājumu kontā un zaudējumi tiek atzīti Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā. Ja nākamajā periodā pēc vērtības samazināšanās atzīšanas zaudējumu summa samazinās un šis samazinājums var būt objektīvi saistīts ar notikumu pēc vērtības samazināšanās atzīšanas (piemēram, uzlabojas debitora kredītreitings), tad iepriekš atzīto zaudējumu no vērtības samazināšanās apvērse tiek atzīta Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā

Finanšu saistību amortizētajā iegādes vērtībā sastāvā tiek uzrādīti posteņos Aizņēmumi no kredītiestādēm, Citi aizņēmumi un Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem un pārējie kreditori.

Finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā sākotnēji atzīst to patiesajā vērtībā. Turpmākajos periodos finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā tiek atspoguļotas amortizētajā iegādes vērtībā, pielietojot efektīvo procentu likmi. Finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā tiek klasificētas kā īstermiņa saistības, ja maksājuma termiņš ir viens gads vai mazāk. Ja maksājuma termiņš ir garāks par vienu gadu, tad tās tiek uzrādītas kā ilgtermiņa saistības.

Aizņēmumi

Sākotnēji aizņēmumi tiek atzīti patiesajā vērtībā, atskaitot ar aizņēmumu saņemšanu saistītās izmaksas. Turpmākajos periodos aizņēmumi tiek uzrādīti amortizētajā iegādes vērtībā, pielietojot efektīvo procentu likmi. Starpība starp saņemto naudas līdzekļu apjomu, atskaitot ar aizņēmumu saņemšanu saistītās izmaksas un aizņēmuma dzēšanas vērtību, tiek pakāpeniski ietverta peļņas vai zaudējumu pārskatā, izmantojot aizņēmuma efektīvo procentu likmi. Šī starpība tiek atzīta finanšu izmaksu sastāvā.

Aizņēmumi tiek klasificēti kā īstermiņa saistības, izņemot gadījumus, kad Koncernam ir neatsaucamas tiesības atlikt saistību nokārtošanu uz vismaz 12 mēnešiem pēc bilances datuma.

Finanšu aktīvu un saistību savstarpējais ieskaits

Finanšu aktīvi un saistības tiek savstarpēji ieskaitīti un uzrādīti bilancē neto vērtībās, ja pastāv juridiskas tiesības šādu ieskaitu veikt, kā arī plānots veikt norēķinu pēc neto vērtībām vai arī nodot aktīvu un norēķināties par saistību vienlaicīgi.



2.7. Krājumi

Krājumi tiek uzskaitīti zemākajā no pašizmaksas vai neto pārdošanas vērtības. Neto pārdošanas vērtību veido normālas Koncerna darbības gaitā noteiktā krājumu pārdošanas cena, atskaitot krājumu pabeigšanas un pārdošanas izmaksas. Iegādes vērtība tiek noteikta, izmantojot vidējo svērto krājumu novērtēšanas metodi kurināmajam un degvielai un FIFO (pirmais iekšā, pirmais ārā) metodi pārējām krājumu sastāvdaļām.

Nepieciešamības gadījumā novecojušo, lēna apgrozījuma vai bojāto krājumu vērtības samazinājumam tiek izveidoti uzkrājumi vērtības norakstījumiem. Krājumiem, kas nav izmantoti ilgāk par gadu, tiek veidoti uzkrājumi 100% apjomā. Uzkrājumu summa tiek iekļauta Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

2.8. Pārdošanai turētie ilgtermiņa aktīvi

Ilgtermiņa aktīvi tiek klasificēti kā pārdošanai turētie, ja to uzskaites vērtība tiks atgūta, veicot pārdošanas darījumu, nevis ilgstošas lietošanas rezultātā. Šis nosacījums tiks uzskatīts par izpildītu tikai tādā gadījumā, ja pārdošanas darījuma varbūtība ir liela un attiecīgais aktīvs ir pieejams tūlītējai pārdošanai to pašreizējā stāvoklī. Pārdošanai turētie ilgtermiņa aktīvi to pārklasifikācijas brīdī tiek novērtēti zemākajā no to uzskaites vērtības un patiesās vērtības, kas samazināta par pārdošanas izmaksām.

Vērtības samazinājums tiek atzīts gadījumā, ja pie sākotnējās atzīšanas vai turpmākās uzskaites aktīva vērtība tiek samazināta no sākotnējās uzskaites vērtības uz patieso vērtību, kas samazināta par pārdošanas izmaksām. Vērtības samazinājumu iespējams aplēst un atzīt ieņēmumos tā aplēsi, ja palielinās aktīva patiesā vērtība, kas samazināta par pārdošanas izmaksām. Tomēr šādu aplēsi var atzīt tikai tik lielā mērā, cik tā kompensē iepriekš atzīto vērtības samazinājumu šim aktīvam.

Pārdošanai turēto ilgtermiņa aktīvu pārdošanas brīdī tiek atzīta neto peļņa vai zaudējumi no to atzīšanas pārtraukšanas un pārdošanas.

Pārdošanai turētos ilgtermiņa aktīvus nenolieto un neamortizē tik ilgi, kamēr tie tiek klasificēti kā pārdošanai turētie.

Pārdošanai turētie ilgtermiņa aktīvi un aktīvi, kas bilancē tiek uzrādīti atsevišķi no citiem aktīviem.

2.9. Akciju kapitāls un maksājumi par valsts kapitāla daļu izmantošanu (dividendes)

Koncerna mātes sabiedrības akciju kapitālu veido parastās vārda akcijas. Visas Koncerna mātes sabiedrības akcijas ir dematerializētas akcijas. Akcijas nominālvērtība ir viens EUR.

Koncerna mātes sabiedrības akcionāram izmaksājamās dividendes jeb maksājumi par valsts kapitāla daļu izmantošanu tiek atspoguļotas kā saistības Koncerna konsolidētajos finanšu pārskatos periodā, kurā Koncerna mātes sabiedrības akcionārs apstiprina dividenžu apmēru.

2.10. Rezerves

Daļu no Koncerna mātes sabiedrības peļņas pēc nodokļu nomaksas, pamatojoties uz Koncerna mātes sabiedrības akcionāru sapulces lēmumu, var ieskaitīt rezerves kapitālā. Šim nolūkam pašu kapitāla sastāvā ir izveidotas "Rezerves". Rezervju izmantošana un sadalīšana ir akcionāru sapulces kompetencē.

2.11. Uzkrātās neizmantoto atvaļinājumu izmaksas

Uzkrātās neizmantoto atvaļinājumu izmaksas tiek aprēķinātas katram darbiniekam, reizinot neizmantoto atvaļinājuma dienu skaitu uz pārskata gada beigām ar dienas vidējo darba samaksu pārskata gada pēdējos sešos mēnešos un pieskaitot darba devēja daļu par sociālās apdrošināšanas iemaksām.



2.12. Uzkrājumi

Uzkrājumi tiek atzīti, kad Koncernam pagātnes notikumu rezultātā ir radušās juridiskas vai prakses radītas saistības, un ir paredzams, ka šo saistību izpildei būs nepieciešama ekonomiskos labumus ietverošu resursu aizplūšana no Koncerna, un saistību apjomu iespējams pietiekami ticami novērtēt.

Ja Koncerns paredz, ka uzkrājumu izveidošanai nepieciešamie izdevumi tiks daļēji vai pilnībā atmaksāti, šo izdevumu atmaksa tiek atzīta kā atsevišķs aktīvs tikai un vienīgi tad, kad ir praktiski skaidrs, ka šie izdevumi patiešām tiks atmaksāti. Ar jebkādu uzkrājumu saistītās izmaksas Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā tiek atspoguļotas, atskaitot summas, kas ir atgūtas.

2.13. Pārskata gada un atliktais uzņēmumu ienākuma nodoklis

Uzņēmumu ienākuma nodokli uzrāda Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā.

Uzņēmumu ienākuma nodoklis tiek aprēķināts saskaņā ar tiesību aktiem, kas ir spēkā pārskata perioda beigās. Spēkā esošie tiesību akti nosaka 20 procentu nodokļa likmi no aprēķinātās ar nodokli apliekamās bāzes, kura pirms nodokļa likmes piemērošanas korigēta, ar uzņēmumu ienākuma nodokli apliekamo objekta vērtību dalot ar koeficientu 0,8.

Uzņēmumu ienākuma nodoklis, kas aprēķināts no peļņas sadales dividendēs, tiek uzrādīts Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā atsevišķi, bet pārējos gadījumos – pie pārējās saimnieciskās darbības izmaksām.

Atliktā nodokļa aktīvi vai saistības neveidojas, jo nav atšķirības starp aktīvu un saistību bilances vērtībām un to nodokļu bāzi. Tā kā Koncerna mātes sabiedrība kontrolē Koncerna meitas sabiedrību dividendžu politiku, tā spēj kontrolēt arī ar ieguldījumiem meitas sabiedrībās saistīto pagaidu atšķirību apvērse laiku, tai skaitā pagaidu atšķirības, kas rodas no nesadalītās peļņas. Tādējādi, Koncerna konsolidētajos finanšu pārskatos tiek atzītas atliktā nodokļa saistības attiecībā uz pagaidu atšķirībām, kas izriet no nesadalītās peļņas, piemērojot nesadalītajai peļņai piemērojamo nodokļa likmi, ja vien Koncerns nav izvērtējis, ka dividendes tiks sadalītas pārredzamā nākotnē.

2.14. Ieņēmumu atzīšana

Ieņēmumi ir atlīdzība, kuru saņem pamatdarbības veikšanas rezultātā. Ieņēmumus mēra līgumā noteiktās darījuma cenas apmērā. Darījuma cena ir summa, kuru Koncerns sagaida saņemt pēc kontroles nodošanas par precēm vai pakalpojumiem, izņemot trešo pušu vārdā iekasētās summas (piem., pievienotās vērtības nodokli). Darījuma cena tiek samazināta par piešķirtajām atlaidēm vai cita veida labumiem, kuri tiek piešķirti pircējam. Specifiski kritēriji Koncerna ieņēmumu atzīšanai katram no ieņēmumu veidiem minēti zemāk.

Koncerna sabiedrībām nav tādu līgumu ar klientu, kuru ietvaros būtu paredzēts norēķinu periods vairāk kā viens gads, līdz ar to Koncerns neveic korekcijas, lai atspoguļotu naudas vērtības izmaiņas laika gaitā. Turklāt, norēķinos nav paredzēta mainīgā atlīdzība.

Ieņēmumi no preču pārdošanas tiek atzīti kontroles nodošanas brīdī, t.i., brīdī, kad Koncerns attiecīgo precī ir piegādājis klientam un tas ir precī akceptējis, kā arī ir ticams, ka debitora parāds ir atgūstams.

Ieņēmumi no pakalpojumu sniegšanas tiek atzīti tajā finanšu periodā, kad pakalpojumi tika sniegti, ņemot vērā kopējo sniegtā pakalpojuma attiecību pret kopējo līgumā noteikto pakalpojumu, ja piemērojams.

Koncerna sabiedrības sniedz šādus pakalpojumus (tiek atzīti saskaņā ar 15. SFPS):

- **Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pakalpojumi** – nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un to infrastruktūras pārvaldītājs bez diskriminācijas sniedz visiem pārvadātājiem. LDz sniedz publiskās lietošanas minimālā piekļuves pakalpojuma kompleksa un piekļuves publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām, pakalpojumu (minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss).



Saistībā ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanu LDz ir piešķirta valsts budžeta dotācija pasažieru segmenta izmaksu segšanai līdz pilnajām izmaksām un dotācija pasažieru stacijām līnijās, kur pasažieru kustība pārtraukta. Par saņemtās dotācijas apmēru (neieskaitot PVN) ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti, bet ne vairāk kā saņemtā finansējuma apmērā saskaņā ar 20. SGS.

- **Apkalpes vietu uzturēšanas pakalpojumi** – pasažieru staciju un pieturas punktu izmantošanas pakalpojumi. LDz sniedz sekojošus apkalpes vietas pakalpojumus pasažieru stacijās: biļešu pārdošanas vietu, pasažieru apziņošanas sistēmu un pasažieriem paredzēto telpu lietošana. Ieņēmumi (neieskaitot PVN) tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti, bet ne vairāk kā saņemtā finansējuma apmērā saskaņā ar 20. SGS.
- **Infrastruktūras pārvaldītāja papildpakalpojumi, t.sk. apkalpes vietu pakalpojumi** – kravas vagonu šķirošanas un komplektēšanas pakalpojumi (kravas vagonu apstrāde, veicot vai neveicot vilcienu formēšanu), kravas vagonu tehniskā apkope un apskate – kravas vagonu tehniskās pārbaudes pamatpakalpojumi un papildpakalpojumi, tekošais atkabes remonts, kravas vagonu glabājuma pakalpojumi un kravas vagonu starpniecības norēķinu pakalpojumi u.c. ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Specifiskie pakalpojumi, kas saistīti ar infrastruktūras apkalpošanu un remontu** – sliežu ceļu un tiltu klātnes būve un remonts, pārmiju pārvedu nomaiņa, dzelzceļa mašīnu, instrumentu un mehānismu remonts un vagonu modernizācija, sliežu metināšanas darbi un garsliežu transportēšana, ūdens novadsistēmu ierīkošana un remonts, zemes klātnes sagatavošana. Ieņēmumi tiek atzīti, sniedzot apkalpošanas darbus, vai arī, kad remontdarbi tiek pabeigti.
- **Elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumi** – LDz sniedz elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus fiziskajām un juridiskajām personām, t.sk. atkarīgajām sabiedrībām. Elektroenerģijas sadales (vilces apakšstaciju un kontakttīklu) izmaksas pasažieru vilcienu vilces vajadzībām ir iekļautas maksā par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas pārvadājumu izmantošanu un šajā pakalpojumā neietilpst. Elektroenerģijas patērētājiem LDz sniedz elektroenerģijas realizācijas pakalpojumus, pildot saistības, ko nosaka “Elektroenerģijas tirgus likums”, likums “Par sabiedrisko pakalpojumu regulatoriem” un Ministru kabineta noteikumi Nr. 635 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi”. LDz darbojas kā primārais pakalpojumu sniedzējs, tādējādi ieņēmumi un izmaksas tiek atzīti bruto vērtībā. Ieņēmumi tiek aprēķināti, reizinot tarifu ar patērēto kilovatstundu skaitu, un tiek atzīti periodā, kad patērētais veikts.

- **Principāla pakalpojumi** ietver ieviešanas kopsavilkuma deklarācijas iesniegšanu, muitas procedūras – tranzīta noformēšanu, pagaidu uzglabāšanu. Atbilstoši līgumam starp LDz un SIA “LDZ CARGO” LDz kā tranzīta procedūras izmantošanas atļaujas turētājs iesniedz tranzīta procedūras deklarācijas un noformē preču pagaidu uzglabāšanas deklarācijas, kā arī veic citas muitas procedūras – tranzīts ieviešanas nodrošināšanas darbības. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Ekspedīcijas pakalpojumi** – kravu transportēšanas maršrutu izstrādāšana, dzelzceļa kravu pārvadājumu organizēšana, t.sk. pārvadājumu dokumentu noformēšana, muitas formalitāšu kārtošana, kravas nosūtīšana/saņemšana. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Kravu pārvadājumi** – SIA “LDZ CARGO” veic kravu pārvadājumus:
 - no nosūtīšanas stacijas līdz saņemšanas stacijai (Latvijas teritorijā un Igaunijas teritorijā) iekšzemes pārvadājumus;
 - no robežstacijas līdz pieostas stacijai vai sauszemes robežstacijai tranzīta pārvadājumus;
 - no robežstacijas līdz saņēmējstacijai vai pretējā virzienā (importa un eksporta pārvadājumiem).
 - Ieņēmumi par sniedzamajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem sastāv no tarifa maksas, kā arī papildu samaksas, kas nav iekļauta tarifā un tiek noteikta pēc līguma. Maksa par kravu pārvadājumiem tiek noteikta saskaņā ar pārvadājuma tarifu – likmju sistēmu, kas ietver informāciju par pārvadājumu attālumiem, maksas aprēķināšanas kārtību un pārvadājumu maksu, kas sastāv no pārvadāšanas maksas, maksas par papildu operācijām un citiem ar pārvadājumiem saistītiem pakalpojumiem. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Vilces nodrošināšanas pakalpojumi** – SIA “LDZ CARGO” sniedz lokomotīvu brigāžu pakalpojumus gan “Latvijas dzelzceļš” koncerna sabiedrībām, gan citiem kravu pārvadātājiem un citiem ārējiem klientiem to saimnieciskās darbības nodrošināšanai. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.



- **Lokomotīvu remonta pakalpojumi** – ietver SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” pakalpojumus, kas saistīti ar kravas, pasažieru un manevru dīzeļlokomotīvu tehnisko apkopi un remontu; kravas un manevru dīzeļlokomotīvu modernizāciju; infrastruktūras ceļu mašīnu tehnisko apkopi un remontu; dzelzceļa ritošā sastāva kalpošanas termiņa pagarināšanas darbiem, mezglu un agregātu remontu; dzelzceļa ritošā sastāva ievietošanu un uzturēšanu lokomotīvu rezerves bāzē. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Vagonu remonta pakalpojumi** – SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” veiktais kravas vagonu depo un kapitālais remonts; kravas vagonu kalpošanas laika pagarināšana; cisternu un segto vagonu kapitālais remonts; kravas vagonu modernizācija, kravas vagonu RU1Š-957-G tipa riteņpāru izgatavošana, ER2 un ER2T sēriju elektrovilcienu, DR1A sēriju dīzeļvilcienu piekabes vagonu, lokomotīvu un ceļu mašīnu riteņpāru pilnā pārbaude ar elementu nomaiņu, un bukšu mezglu otrā apjoma revīzija, lokomotīvu un vagonu virsbūves abrazīvā attīrīšana, gruntēšana un krāsošana. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Dīzeļdegvielas uzglabāšana un realizācija** – degvielas realizācijas pakalpojumu sniedz SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” Ekipēšanas centra degvielas bāzes. Galvenokārt šis pakalpojums tiek sniegts dzelzceļa pārvadātājiem. Ieņēmumi no dīzeļdegvielas realizācijas tiek atzīti degvielas pārdošanas brīdī – kad degviela tiek iepildīta transportlīdzeklī. Ieņēmumi no citiem ar degvielu saistītiem pakalpojumiem tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Nesagraujošās kontroles laboratorijas pakalpojumi** – ietver pakalpojumus, kas saistīti ar manometru kalibrēšanu, pirmreizēju un atkārtotu verifikāciju; dzelzceļa ritošā sastāva mezglu un detaļu nesagraujošo kontroli (ar vizuālo, ultraskaņas, magnētisko daļiņu un virpuļstrāvas metodēm); dzelzceļa cisternu 3. – 9. klases vielu pārvadāšanai atbilstības vērtēšanu; dzelzceļa ritošā sastāva atjaunošanas remonta ar kalpošanas laika pagarināšanu atbilstības vērtēšanu; ģeometrisko mērīšanas līdzekļu pārbaudi. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Elektronisko sakaru pakalpojumi** – datu un elektronisko ziņojumu pārraides pakalpojumi, piekļuves elektronisko sakaru tīkla infrastruktūrai pakalpojumi. Ieņēmumi tiek atzīti pēc faktiskās tīkla izmantošanas attiecīgajā pārskata periodā.
- **Informācijas tehnoloģiju pakalpojumi** – ietver pakalpojumus, kas saistīti ar kravu un pasažieru pārvadājumu informācijas sistēmām, vilcienu kustību, kā arī biznesa atbalsta, kontroles un vadības informācijas sistēmām. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Būvniecības pakalpojumi** – ietver pašu spēkiem veiktos būvdarbus dzelzceļa infrastruktūras objektos. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.

- **Apsardzes pakalpojumi** – SIA “LDZ apsardze” veic dažādu objektu un dzelzceļa kravu fizisko apsardzi, projektē un montē dažādas apsardzes, ugunsdrošības un video novērošanas sistēmas, kam ekspluatācijas laikā veic tehnisko apkopi un uzturēšanu, kā arī veic saņemto trauksmes signālu monitoringu. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.
- **Citi pakalpojumi** – šajos pakalpojumos ietilpst vilcienu komercapskates pakalpojumi, tehnoloģisko centru un nodošanas punktu darbības nodrošināšanas pakalpojumi, infrastruktūras pārvaldītāja specifiskie pakalpojumi, un dažādi citi neliela apjoma pakalpojumi juridiskām un fiziskām personām. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.

Koncerns sniedz šādus pakalpojumus (tiek atzīti saskaņā ar 16. SFPS):

- **Nomas pakalpojumi** – Koncerns ēkas, būves, zemi, lokomotīves, kravas vagonus un pārējos pamatlīdzekļus, kuri nav nepieciešami saimnieciskās darbības nodrošināšanai, iznomā pārvadātājiem un citām ar dzelzceļa sistēmas darbību saistītajām uzņēmējsabiedrībām un iestādēm. Neizmantoto platību, kas atrodas dzelzceļa infrastruktūras objektos, iznomāšana ārējiem klientiem samazina pamatpakalpojuma pašizmaksu. Rezultātā palielinās pamatpakalpojuma konkurētspēja, kā arī paaugstinās objektu izmantošanas efektivitāte. Ieņēmumi tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti.

Procentu ienākumi (tiek atzīti saskaņā ar 9. SFPS)

Procentu ienākumi tiek atzīti pēc uzkrājumu metodes, pielietojot efektīvo procentu likmi. Procentu ieņēmumi no naudas un naudas ekvivalentiem tiek klasificēti kā finanšu ienākumi.

Ienākumi no soda naudām

Ievērojot piesardzības principu, līgumsodus, t.sk. nokavējuma naudu par kavētiem norēķiniem, ieņēmumos atzīst tikai pēc to saņemšanas.

Ienākumi no dividendēm

Ienākumi no dividendēm tiek atzīti, kad rodas likumīgas tiesības uz tām.



2.15. Nomas līgumi

Klasifikācija

Līguma noslēgšanas brīdī Koncerns izvērtē, vai līgums ir noma vai ietver nomu. Līgums ir noma vai ietver nomu, ja līgums piešķir tiesības kontrolēt identificējama aktīva izmantošanu noteiktu laika periodu apmaiņā pret atlīdzību. Lai izvērtētu, vai līgums ir noma vai ietver nomu, Koncerns izvērtē, vai:

- Līgums paredz identificējamā aktīva izmantošanu – aktīvs var tikt norādīts tieši vai netieši un tam ir jābūt fiziski nošķiramam vai jāatspoguļo visu aktīva kapacitāti no fiziski nošķirama aktīva. Ja piegādātājam ir nozīmīgas tiesības aizstāt aktīvu, aktīvs nav identificējams;
- Koncernam ir tiesības gūt visus saimnieciskos labumus no identificējamā aktīva izmantošanas visā tā lietošanas periodā;
- Koncernam ir tiesības noteikt identificējamā aktīva izmantošanas veidu. Koncernam ir tiesības noteikt izmantošanas veidu, kad tā var pieņemt lēmumu par to, kā un kādā nolūkā aktīvs tiks izmantots. Gadījumos, kad attiecīgi lēmumi par to, kā un kādā nolūkā aktīvs tiek izmantots, ir iepriekš noteikti, Koncernam ir jāvērtē, vai tam ir tiesības darboties ar aktīvu vai norīkot darbošanos ar aktīvu noteiktā veidā, vai Koncerns ir paredzējis aktīva lietošanu tādā veidā, kas iepriekš nosaka to, kā un kādā nolūkā aktīvs tiks izmantots.

Līguma, kas ietver nomas sastāvdaļu vai vairākas nomas sastāvdaļas, sākotnējā novērtēšanā vai atkārtotas novērtēšanas gadījumā Koncerns attiecina uz katru nomas sastāvdaļu to relatīvo atsevišķo cenu.

Nomnieks

Noma tiek atzīta kā tiesības izmantot aktīvu un tam atbilstošās nomas saistības datumā, kad nomātais aktīvs ir pieejams Koncernam lietošanā. Tiesību izmantot aktīvu izmaksas veido:

- nomas saistību sākotnējā novērtējuma summas;
- jebkuri nomas maksājumi, kas izdarīti sākuma datumā vai pirms tā, atskaitot saņemtos nomas veicināšanas maksājumus;
- jebkuras sākotnējās tiešās izmaksas.

Nolietojums tiek rēķināts pēc lineārās metodes no nomas sākuma datuma līdz nomas termiņa beigām, ja vien nav plānots aktīvu izpirkt. Tiesības izmantot aktīvu periodiski tiek samazinātas par zaudējumiem no vērtības samazināšanās, ja tādi ir, un koriģētas, ņemot vērā nomas saistību pārvērtēšanu.

Aktīvi un saistības, kas izriet no nomas, to sākotnējās piemērošanas datumā tiek novērtēti atlikušo nomas maksājumu pašreizējā vērtībā, kas diskontēta, izmantojot Koncerna salīdzināmo procentu likmi. Nomas saistībās iekļauj šādu nomas maksājumu patreizējo vērtību:

- fiksēti nomas maksājumi (ieskaitot pēc būtības fiksētos nomas maksājumus), atskaitot nomas veicināšanas maksājumus;
- mainīgie nomas maksājumi, kas ir atkarīgi no indeksa vai likmes;
- maksājumi, kas jāveic nomniekam saskaņā ar atlikušās vērtības garantijām;
- pirkšanas iespējas izmantošanas cena, ja ir pietiekams pamats uzskatīt, ka nomnieks izmantos šo iespēju, un
- soda naudas maksājumi par nomas izbeigšanu, ja nomas termiņš atspoguļo to, ka nomnieks izmanto iespēju izbeigt nomu.

Nomas saistības tiek atkārtoti novērtētas, ja mainās nākotnes nomas maksājumi, jo ir mainījies indekss vai likme, ko lieto šo maksājumu noteikšanai, ja mainās Koncerna aplēse par paredzamo maksājumu apmēru, vai, ja Koncerns maina savu izvērtējumu par pirkšanas iespējas izmantošanu, nomas termiņa pagarināšanu vai izbeigšanu. Kad nomas saistības tiek atkārtoti novērtētas, attiecīga korekcija tiek veikta lietošanas tiesību aktīva uzskaites vērtībā vai atzīta peļņas vai zaudējumu aprēķinā, ja lietošanas tiesību aktīva uzskaites vērtība samazinās līdz nullei.

Katrs nomas maksājums tiek sadalīts starp nomas saistībām un procentu izdevumiem par nomas saistībām. Nomas saistību procentu izdevumi tiek atzīti peļņas vai zaudējumu aprēķinā nomas periodā, lai veidotu konstantu periodisku procentu likmi atlikušajai nomas saistībai katrā periodā.

Istermiņa noma un noma, kuras pamatā esošais aktīvs ir ar zemu vērtību

Nomas maksājumi, kas saistīti ar istermiņa nomu vai nomu, kuras pamatā esošais aktīvs ir ar zemu vērtību, tiek atzīti kā izdevumi pēc lineārās metodes peļņas vai zaudējumu aprēķinā. Istermiņa noma ir noma, kuras nomas termiņš sākuma datumā ir 12 mēneši vai mazāk.



Iznomātāja uzskaitē

Nomas darījumus, kuri pēc savas būtības nodod nomas ņēmējam visus riskus un atlīdzību, kas raksturīgi īpašumtiesībām uz aktīvu objektu, klasificē kā finanšu nomas darījumus. Nomas darījumi, kurā iznomātājs patur nozīmīgu daļu no īpašumtiesībām raksturīgā riska un atlīdzības, tiek klasificēti kā operatīvā noma.

Aktīvi, kas tiek iznomāti operatīvajā nomā, tiek uzrādīti pamatlīdzekļu sastāvā iegādes vērtībā, atskaitot nolietojumu. Nolietojums tiek aprēķināts pēc lineārās metodes. Nomas ieņēmumi no operatīvās nomas un no klientiem saņemtās priekšapmaksas tiek iekļauti atbilstošā nomas perioda konsolidētajā peļņas vai zaudējumu aprēķinā.

2.16. Valsts līdzfinansējums un ES līdzekļi

Valsts līdzfinansējums un ES līdzekļi tiek atzīti to patiesajā vērtībā brīdī, kad ir pietiekama pārlicība par to saņemšanu un var ticami apgalvot, ka Koncerns būs spējīgs pildīt visus ar šo līdzekļu saņemšanu saistītos noteikumus.

Uz aktīviem (pamatlīdzekļiem) attiecināmais valsts līdzfinansējums un ES līdzekļi tiek uzrādīti bilances postenī “Nākamo periodu ieņēmumi” un periodiski atzīti Konsolidētajā peļņas vai zaudējumu pārskatā proporcionāli attiecīgo aktīvu (pamatlīdzekļu) nolietojumam to lietderīgās izmantošanas laikā.

LDz galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un drošus, augstas kvalitātes un efektīvus dzelzceļa un loģistikas pakalpojumus Latvijas valsts un tautsaimniecības interesēs. Šī uzdevuma nodrošināšanai zaudējumu kompensēšanai atbilstoši Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļai paredzēts saņemt valsts finansējumu VAS “Latvijas dzelzceļš” finanšu līdzsvara nodrošināšanai, tā kā valstij ir jānodrošina, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskatā ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņa no citas komercdarbības, neatmaksājamie ieņēmumi no privātiem avotiem, kā arī valsts finansējums (attiecinājā gadījumā iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus) ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem.

Pārskata gadā nepieciešamais finanšu līdzsvara nodrošināšanas finansējums atzīts cita veida ieņēmumu sastāvā saskaņā ar 20. SGS “Valsts atbalsts” minētajiem atzīšanas principiem. Šie principi nosaka valsts dotācijas atzīšanu tajā brīdī, kad pastāv pamatota pārlicība par nosacījumu, kas saistīti ar dotācijas saņemšanu, izpildi. Turklāt dotācijas, kas attiecas uz izmaksu segšanu, būtu atzīstamas tajā periodā, kad notikušas izmaksas, pie nosacījuma, ka pastāv pamatota pārlicība par dotācijas saņemšanu nākotnē.

LDz ir piešķirta valsts budžeta dotācija par neizmantoto apkalpes vietu uzturēšanu un dotācija pasažieru pārvadājumu segmenta, ko LDz sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, pilno izmaksu nodrošināšanai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, kas ietver neattiecināmās izmaksas Eiropas Komisijas 2015. gada 12. jūnija Īstenošanas regulas ES 2015/909 “Par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus” 4. panta izpratnē, tai skaitā, bet ne tikai, fiksētās dzelzceļa infrastruktūras (tai skaitā pasažieru platformu) uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas, kā arī izmaksas par vilcienu kustības vadību, ietverot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus un saziņu, kā arī informācijas sniegšanu par vilcienu kustību, kas rodas neatkarīgi no vilcienu kustības intensitātes un nepieciešamas vilcienu kustības nodrošināšanai, bet kas nav iekļautas maksā par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu. Par saņemtās dotācijas apmēru ieņēmumi (neieskaitot PVN) tiek atzīti periodā, kad pakalpojumi tiek sniegti, bet ne vairāk kā saņemtā finansējuma apmērā saskaņā ar 20. SGS.



2.17. Saistītās puses

Par saistītajām pusēm tiek uzskatīti valsts, Koncernā ietilpstošo sabiedrību Valdes un Padomes locekļi, viņu tuvi ģimenes locekļi un sabiedrības, kurās minētajām personām ir kontrole vai būtiska ietekme.

2.18. Notikumi pēc bilances datuma

Konsolidētajā finanšu pārskatā tiek atspoguļoti tādi notikumi pēc pārskata gada beigām, kas sniedz papildu informāciju par Koncerna finansiālo stāvokli bilances sagatavošanas datumā (koriģējošie notikumi). Ja notikumi pēc pārskata gada beigām nav koriģējoši, tie tiek atspoguļoti konsolidētā finanšu pārskata pielikumos tikai tad, ja tie ir būtiski.

2.19. Darbinieku labumi

Sociālās apdrošināšanas un pensiju plāna iemaksas

Koncerns veic sociālās apdrošināšanas maksājumus valsts pensiju apdrošināšanai valsts fondēto pensiju shēmā saskaņā ar Latvijas likumdošanu. Valsts fondēto pensiju shēma ir fiksētu iemaksu pensiju plāns, saskaņā ar kuru Koncerna sabiedrībai jāveic likumā noteikta apjoma maksājumi. Koncerna sabiedrībai nerodas papildu juridiskas vai prakses radītas saistības veikt papildu maksājumus, ja valsts fondēto pensiju shēma nevar nokārtot savas saistības pret darbiniekiem. Sociālās apdrošināšanas iemaksas tiek atzītas kā izmaksas, izmantojot uzkrājumu principu, un ir iekļautas darbinieku izmaksās.

2.20. Konsolidācijas pamatprincipi

Par Koncerna meitas sabiedrību tiek uzskatīta tāda sabiedrība, kuras finanšu vai operatīvo darbību kontrolē Koncerna mātes sabiedrība. Kontrole tiek uzskatīta par esošu, ja Koncerna mātes sabiedrībai pieder vairāk nekā 50% no meitas sabiedrības akcijām vai kapitāla daļām vai arī tai ir spēja kontrolēt visus operatīvos lēmumus, ko pieņem attiecīgā meitas sabiedrība.

Koncerna meitas sabiedrību finanšu pārskati tiek konsolidēti no brīža, kad mātes sabiedrība ir ieguvusi kontroli pār meitas sabiedrību, un konsolidācija tiek pārtraukta, kad šī kontrole beidzas.

Sabiedrību finanšu pārskati tiek sagatavoti, lietojot vienotas grāmatvedības un finanšu politikas līdzīgiem darījumiem un citiem notikumiem līdzīgos apstākļos. Nepieciešamības gadījumā Koncerna meitas sabiedrību uzskaites un novērtēšanas metodes var tikt mainītas, lai nodrošinātu atbilstību Koncernā lietotajām uzskaites un novērtēšanas metodēm. Konsolidētie finanšu pārskati ietver mātes sabiedrības un meitu sabiedrību gada pārskatus par 2024. gadu. Koncerna sabiedrību gada pārskatu periodi ir vienādi un sakrīt ar kalendāro gadu.

Darījumi starp Koncerna sabiedrībām, savstarpējie atlikumi un nerealizētā peļņa vai zaudējumi no darījumiem starp Koncerna sabiedrībām tiek izslēgti.



3. Būtiskie pieņēmumi un spriedumi

Lai sagatavotu konsolidētos finanšu pārskatus saskaņā ar SFPS Grāmatvedības standartiem, nepieciešams izdarīt būtiskus pieņēmumus. Tāpat, sagatavojot pārskatus, Vadībai ir nepieciešams izdarīt pieņēmumus un spriedumus, piemērojot Koncerna izvēlēto uzskaites politiku.

Konsolidēto finanšu pārskatu sagatavošana, izmantojot SFPS Grāmatvedības standartus, prasa izmantot aplēses un pieņēmumus, kas ietekmē konsolidētos finanšu pārskatos uzrādīto aktīvu un saistību vērtības un pielikumos sniegto informāciju konsolidēto finanšu pārskatu datumā, kā arī pārskata periodā atzītos ieņēmumus un izdevumus. Faktiskie rezultāti var atšķirties no šīm aplēsēm. Jomas, kuras vairāk var ietekmēt pieņēmumi, ir Vadības pieņēmumi un aprēķini, nosakot aktīvu atgūstamo vērtību un uzkrājumu lielumu.

Pamatlīdzekļu lietderīgās kalpošanas periods

Katrā pārskata perioda beigu datumā Koncerns izvērtē tā pamatlīdzekļu atlikušo lietderīgās kalpošanas periodu. Balstoties uz pēdējiem Koncerna mātes sabiedrības Finanšu direkcijas veiktiem novērtējumiem, esošais lietderīgās kalpošanas laiks ir atbilstošs Koncerna pamatlīdzekļu faktiskās izmantošanas laikam.

Uzkrājumi

Novērtējot uzkrājumu apjomu, Vadība balstās uz aplēsēm par iespējamo saistību apjomu, kā arī termiņu, kurā saistības varētu realizēties. Gadījumā, ja šie notikumi nerealizējas vai realizējas citādāk, faktisko izmaksu apjoms var atšķirties no aplēstā. Detalizētāka informācija par pieņēmumiem attiecībā uz uzkrājumiem sniegta [22. pielikumā](#).

Pamatlīdzekļu vērtības samazinājums

Pamatlīdzekļu vērtības samazinājums atzīts saimnieciskajā darbībā neizmantotiem pamatlīdzekļiem, kā arī tādiem aktīviem, kuriem nākotnes sagaidāmie saimnieciskie labumi ir būtiski zemāki nekā to bilances vērtība. Nozīmīgākā vērtības samazinājuma summa atzīta attiecībā uz ēkām, būvēm un sliežu ceļiem, pamatojoties uz nākotnes naudas plūsmām no šo pamatlīdzekļu izmantošanas pakalpojumu sniegšanā.

Veicot vērtības samazinājuma pārbaudi, visi LDz aktīvi ir sadalīti naudu ienesošajās vienībās – ģeogrāfiskajos sliežu ceļu iecirkņos. Katram iecirknim vērtētas vērtības samazināšanās pazīmes un iecirkņiem ar vērtības samazināšanās pazīmēm, veikta vērtības samazināšanās pārbaude. Galvenie vērtības samazināšanās indikatori ir pasažieru pārvadājumu neesamība vai samazinājums konkrētajā iecirknī, kā arī kravu pārvadājumu apjomu būtisks

samazinājums. Vērtības samazinājuma aprēķina rezultātā atzīts vērtības samazinājums 11 iecirkņos par kopējo summu 67,8 miljoni EUR.

Nākotnes paredzamās naudas plūsmas noteiktas, balstoties uz 2024. gada faktiskajiem rādītājiem un 2025. gada budžetu, ekstrapolējot tos uz nākošajiem 5 gadiem. Diskontējot nākotnes plānotās naudas plūsmas, piemērota 7,47% vidēji svērtā kapitāla cena (WACC), kas noteikta kā infrastruktūras pārvaldītājam atbilstoša vidēji svērtā kapitāla cena. WACC, kā arī EBITDA un nākotnes izaugsmes likme ir būtiskākie rādītāji, kas ietekmē vērtības samazinājuma aplēsi. WACC sasniedzot 8,47% (pieaugot par 1%), vērtības samazinājums palielinātos par 49 miljoniem EUR. Savukārt pie WACC 6,47% (samazinājuma par 1%), vērtības samazinājums nebūtu atzīstams. Nākotnes izaugsmes likmei samazinoties par 0,5%, būtu nepieciešams vērtības samazinājums 53 miljoni EUR. Savukārt EBITDA samazinoties par 5%, vērtības samazinājums būtu 46 miljoni EUR, bet par 10% – 61 miljons EUR.

Nākotnes izaugsmes likmei pieaugot par 0,57% vai EBITDA pieaugot par 10,35%, vērtības samazinājums nebūtu atzīstams.

Papildus izvērtējumam naudu ienesošo vienību līmenī, veikts arī kopējais vērtības samazinājuma izvērtējums, nosakot LDz kopējo lietošanas vērtību.

Arī šajā aprēķinā WACC ir būtiskākais rādītājs, kas ietekmē vērtības samazinājuma aplēsi. Vērtējot aprēķina jūtīgumu pret WACC izmaiņām, secināms, ka vērtības samazinājums jāatzīst WACC pārsniedzot 6,98% robežlielumu.

Ņemot vērā to, ka pamatlīdzekļi ir lielā mērā finansēti ar dažādiem ES un valsts līdzfinansējuma instrumentiem, norakstot aktīvu vērtību, proporcionāli tai norakstāma arī uz tiem attiecināmā nākamo periodu ieņēmumu summa. Šāda pieeja pamatota ar to, ka nākamo periodu ieņēmumi ir tieši saistīti ar attiecīgajiem pamatlīdzekļiem un to tiešais mērķis bija finansēt šo aktīvu izveidi. Tāpat ir būtiski uzsvērt, ka visi ar finansējuma saņemšanu saistītie pienākumi no LDz puses ir izpildīti.



2024. gada pamatlīdzekļu vērtības samazinājuma galvenais cēlonis ir būtisks turpmāks kravu pārvadājumu kritums. Izvērtējums par pamatlīdzekļu atgūstamo vērtību, kas tika veikts, sagatavojot 2023. gada finanšu pārskatus, balstoties uz tobrīd pieejamām prognozēm un pieņēmumiem par kravu pārvadājumu attīstību, liecināja par to, ka vērtības samazinājums nav nepieciešams. 2024. gada pavasara beigās un vasaras sākumā īstenotās papildus sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju, mazināja iepriekš prognozēto kravu plūsmu, kā rezultātā 2024. gada pārvadājumu apjoms nokritās no 2024. gada sākumā prognozētajiem 16,5 miljoniem tonnu uz 11,5 miljoniem tonnu, turklāt 2025. gadā paredzamais kravu pārvadājumu apjoms veido ap 9,5 miljoniem tonnu. Tā kā šie apstākļi radās un kļuva zināmi 2024. gadā, viss vērtības samazinājums attiecināms uz 2024. gada finanšu rezultātu.

SIA "LDZ CARGO" pamatlīdzekļu grupa "Vagoni kravu pārvadājumiem" tiek uzrādīta atbilstoši 2022. gada vērtējumam, ņemot vērā uzkrāto nolietojumu (skat. arī sadaļu Ilgtermiņa ieguldījumu patiesā vērtība). Līdztekus, 2024. gadā vērtības samazinājums atzīts attiecībā uz 6 individuāliem aktīviem (vagoniem) (2023. gadā – 7 individuāliem aktīviem (vagoniem)), jo bija identificēti apstākļi, kuri liecina par to bilances vērtības neatgūstamību.

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" 2024. gada laikā veica lokomotīvu turpmākās izmantošanas novērtēšanu. Sabiedrības Valde pieņēma lēmumu par 10 lokomotīvu vērtības atgūšanu tās pārdodot. Pēc šī lēmuma pieņemšanas 2 lokomotīves tika pārklassificētas no pamatlīdzekļiem atlikušajā vērtībā, kas ir zemāka nekā patiesā vērtība, no kuras atskaitīti pārdošanas izdevumi, uz pārdošanai turētiem aktīviem. Vadība aktīvi veic ar šo divu lokomotīvu pārdošanu saistītās darbības un tai ir nolūks gada laikā pabeigt šo aktīvu realizāciju. Lēmums par atlikušo 8 lokomotīvu atsavināšanas uzsākšanu, t.sk. par to pārklassificēšanu uz pārdošanai turētiem aktīviem, tiks pieņemts ievērojot tirgus tendences pēc pirmo divu lokomotīvu izsoles rezultātiem.

Papildus abām meitas sabiedrībām, izlases kārtā, veikts novērtējums atsevišķiem pamatlīdzekļiem un pamatlīdzekļu grupām (kategorijām), lai pārlicinātos, ka pamatlīdzekļu atlikušās bilances vērtības nav augstākas par potenciālajām tirgus vērtībām, no kurām atskaitītas sagaidāmas pārdošanas izmaksas. Rezultātā tika konstatēts, ka šo pamatlīdzekļu kopējā bilances vērtība naudu ienesošajām vienībām nepārsniedz atgūstamo vērtību.

Ilgtermiņa ieguldījumu patiesā vērtība

SIA "LDZ CARGO" tika veikta pamatlīdzekļu grupas "Vagoni kravu pārvadājumiem" uzskaites patiesās vērtības pārbaude uz 2024. gada 31. decembri. Izvērtējot pārbaudes rezultātus, Sabiedrības Vadība ir secinājusi, ka 2023.–2024. gadā netika identificētas aktīvu patiesās vērtības būtiskas izmaiņas un pamatlīdzekļu uzskaites vērtība atbilst to patiesai vērtībai.

Finanšu līdzsvara maksājums

LDz galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un drošus, augstas kvalitātes un efektīvus dzelzceļa un loģistikas pakalpojumus Latvijas valsts un tautsaimniecības interesēs. Šī uzdevuma nodrošināšanai zaudējumu kompensēšanai atbilstoši Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļai paredzēts saņemt valsts finansējumu VAS "Latvijas dzelzceļš" finanšu līdzsvara nodrošināšanai, tā kā valstij ir jānodrošina, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskatā ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņa no citas komercdarbības, neatmaksājamie ieņēmumi no privātiem avotiem, kā arī valsts finansējums (attiecīgajā gadījumā iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus) ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem.

Pārskata gadā nepieciešamais finanšu līdzsvara nodrošināšanas finansējums atzīts cita veida ieņēmumu sastāvā saskaņā ar 20. SGS "Valsts atbalsts" minētajiem atzīšanas principiem. Šie principi nosaka valsts dotācijas atzīšanu tajā brīdī, kad pastāv pamatota pārliecība par nosacījumu, kas saistīti ar dotācijas saņemšanu, izpildi. Turklāt dotācijas, kas attiecas uz izmaksu segšanu, būtu atzīstamas tajā periodā, kad notikušas izmaksas, pie nosacījuma, ka pastāv pamatota pārliecība par dotācijas saņemšanu nākotnē. Visbeidzot, iepriekšējo gadu finanšu līdzsvara finansējuma saņemšanas fakts un tas, ka finanšu līdzsvara maksājums par 2024. gadu ir iekļauts 2025. gada valsts budžetā 26 milj. EUR apmērā, apliecina 2024. gada ieņēmumu atzīšanas pamatotību.



4. Ieņēmumi

(EUR'000)

Darbības veidi	2024. gads	2023. gads
Ieņēmumi no klientu līgumiem (15. SFPS):		
<i>Ieņēmumi atzīti perioda laikā:</i>		
Kravu pārvadājumi	76 201	107 768
Maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu	21 373	14 040
Ekspedīcijas pakalpojumi	10 365	14 732
Ritošā sastāva remontdarbi un tehniskā apkope	4 867	5 659
Infrastruktūras pārvaldītāja papildpakalpojumi	4 770	4 183
Apsardzes pakalpojumi	3 667	3 172
Specifiskie pakalpojumi, kas saistīti ar infrastruktūras apkalpošanu un remontu	1 285	1 250
Pakalpojumi pasažieru stacijās	1 095	1 164
Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšana	1 064	917
Principāla pakalpojumi	899	1 245
Būvniecības pakalpojumi	238	691
Vilces nodrošināšanas pakalpojumi	19	48
Citi pakalpojumi	3 135	3 504
<i>Kopā atzīti perioda laikā</i>	<i>128 978</i>	<i>158 373</i>
<i>Ieņēmumi atzīti noteiktā brīdī</i>		
Elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumi	7 793	16 709
Degvielas un eļļas realizācija	5 984	5 028
Elektronisko sakaru pakalpojumi	588	729
Informācijas tehnoloģiju pakalpojumi	500	493

(turpinājums nākamajā lapā)



Ieņēmumi (turpinājums)

(EUR'000)

Darbības veidi	2024. gads	2023. gads
<i>Kopā atzīti noteiktā brīdī</i>	<i>14 865</i>	<i>22 959</i>
Kopā ieņēmumi no klientu līgumiem (15. SFPS)	143 843	181 332
Cita veida ieņēmumi (16. SFPS):		
Kravas vagonu noma	10 210	10 690
Citu aktīvu nomas pakalpojumi	3 000	3 236
Kopā cita veida ieņēmumi (16. SFPS)	13 210	13 926
Cita veida ieņēmumi (20. SGS):		
Ieņēmumi par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu (valsts budžeta finansējums)	50 474	35 634
Ieņēmumi finanšu līdzsvara nodrošināšanai*	26 013	32 439
Ieņēmumi par apkalpes vietu uzturēšanu (valsts budžeta finansējums)	198	198
Kopā cita veida ieņēmumi (20. SGS)	76 685	68 271
Kopā	233 738	263 529

*Nepieciešamais LDz finanšu līdzsvara maksājums 26 013 tūkst. EUR apmērā, kas saņemams 2025. gada laikā, atzīts finanšu stāvokļa pārskatā kā “Uzkrātie ieņēmumi”, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā noteiktajām saistībām un pienākumiem. Finanšu līdzsvars atzīts, vadoties pēc Starptautisko finanšu pārskatu standartu vadlīnijām un tādā apmērā, kā tas paredzēts likuma “Par valsts budžetu 2025. gadam un budžeta ietvaru 2025., 2026. un 2027. gadam” 73. pantā. Finanšu līdzsvara segšanas pieprasījums tiks sniegts pēc LDz gada pārskata apstiprināšanas Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā noteiktajā kārtībā.

2024. gadā finanšu līdzsvara nodrošināšanai LDz no valsts budžeta saņēma 14 359 tūkst. EUR nesegto maksājumu par 2022. gadu un maksājumu 32 439 tūkst. EUR par 2023. gadu, kas iepriekš tika atzīti uzkrātajos ienākumos.

2024. gada 19. decembrī akcionāru sapulce nolēma palielināt LDz pamatkapitālu par 46 798 tūkst. EUR (protokola lēmuma Nr. A1.1./7-3 3. punkts “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pamatkapitāla palielināšanu un grozījumiem statūtos”). 2024. gada 27. decembrī atbilstoši Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra lēmumam Nr. 6-12/112157 komercreģistrā reģistrētas parakstītā un apmaksātā pamatkapitāla izmaiņas. Pamatkapitāls palielināts, atbilstoši Ministru kabineta 2024. gada 17. decembra rīkojumam Nr. 1120 ieguldot tajā valsts budžeta līdzekļus 46 798 tūkst. EUR apmērā, lai nodrošinātu valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja (VAS “Latvijas dzelzceļš”) finanšu līdzsvaru par 2022. gadu (nesegto daļu) un 2023. gadu. Ņemot vērā, ka pamatkapitāla palielinājuma mērķis bija segt finanšu līdzsvaru par 2022. un 2023. gadu, attiecīgais finanšu līdzsvara parāda, kas iepriekš atzīts uzkrāto ieņēmumu sastāvā, samazinājums atspoguļots kā iepriekšējo periodu nesadalītās peļņas samazinājums, tādējādi nodrošinot, ka arī šis darījuma elements tiek atspoguļots kā darījums ar akcionāru (nosacīta iepriekšējo periodu peļņas sadale).



5. Pārējie ieņēmumi

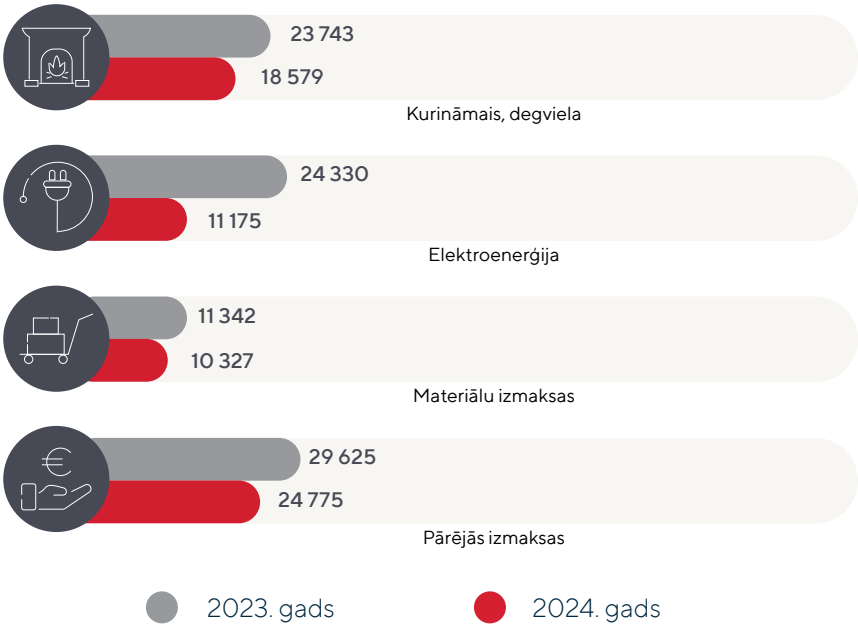
(EUR'000)

	2024. gads	2023. gads
Nākamo periodu ieņēmumu pakāpeniska atzīšana	19 151	19 348
Maksājumi no citām dzelzceļu administrācijām par kompleksajiem norēķiniem	1 875	2 284
Peļņa no pamatlīdzekļu pārdošanas	511	1 200
Ieņēmumi no nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas	439	154
Peļņa no krājumu pārdošanas	405	2 321
Soda un kavējuma nauda	257	391
Peļņa no pārdošanai turēto ilgtermiņa aktīvu atsavināšanas	-	106
Valūtas kursu svārstības	35	164
Uzkrājumu samazināšana (skat.22. pielikumu)	27	74
Citi ieņēmumi	958	817
Kopā	23 658	26 859

6. Preču, materiālu un pakalpojumu izmaksas

(EUR'000)

	2024. gads	2023. gads
Kurināmais, degviela	18 579	23 743
Elektroenerģija	11 175	24 330
Materiālu izmaksas	10 327	11 342
Pārējās izmaksas	24 775	29 625
Kopā	64 856	89 040





7. Personāla izmaksas

(EUR'000)

	2024. gads	2023. gads
Darba samaksa	99 736	102 848
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	24 744	24 831
Atlaišanas pabalsti	5 584	2 392
Pārējās sociālās apdrošināšanas izmaksas	3 001	3 001
Darbinieku papildpensiju apdrošināšana	486	578
Uzkrātās saistības atvaļinājumiem	(533)	152
Citas personāla izmaksas	153	159
Kopā	133 171	133 961
no tā atlīdzība Koncerna sabiedrību valdes un padomes locekļiem	1701	1 524
t.sk. atlīdzība par darbu	1 376	1 233
valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	325	291

Vidējais Koncernā
nodarbināto skaits
2024. gadā



5 742

Vidējais Koncernā
nodarbināto skaits
2023. gadā



6 219

8. Nolietojums, amortizācija un vērtības samazinājums

(EUR'000)

	2024. gads	2023. gads
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums	53 025	52 526
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu vērtības samazinājums	31 213	62
Vērtības izmaiņas, kas saistītas ar vagonu neatgriešanas risku no Ukrainas teritorijas	(50)	(75)
Nolietojums tiesībām lietot aktīvus	1 592	1 702
Uzkrājumu izmaiņas novecojušiem materiāliem	328	420
Kopā	86 108	54 635



9. Pārējās izmaksas

	2024. gads	2023. gads
Maksājumi citām dzelzceļu administrācijām par kompleksajiem norēķiniem	4 363	7 438
Uzkrājumu nedrošiem parādiem palielināšana	1 256	23
Zaudējumi no pamatlīdzekļu likvidācijas un nepabeigtās celtniecības izslēgšanas	1 070	664
“Latvijas dzelzceļš” koncerna kopīgumā paredzētās izmaksas	729	683
Izdevumi par nodarītiem zaudējumiem	432	171
Soda un kavējuma nauda	129	26
Uzkrājumu palielinājums un izmantošana, neto (skat. 22. pielikumu)	105	54
Uzņēmumu ienākuma nodoklis no nosacīti sadalītās peļņas	17	38
Valūtas konvertācija	11	23
Citas izmaksas	222	389
Kopā	8 334	9 509

10. Finanšu ieņēmumi un izmaksas, neto

	2024. gads	2023. gads
Finanšu ieņēmumi	192	65
Citi procentu ieņēmumi	192	65
Finanšu izmaksas	(4 557)	(4 522)
Bankas procenti, t.sk. ilgtermiņa kredīta procenti	(4 874)	(4 056)
Kapitalizētie procentu maksājumi par aizņēmumiem	1 006	-
Procentu izmaksas nomas darījumos	(70)	(62)
Kavējuma naudas par nodokļu samaksas termiņa pagarināšanu	(619)	(404)
Finanšu izmaksas, neto	(4 365)	(4 457)



11. Uzņēmumu ienākumu nodoklis

Pārskata gada uzņēmumu ienākuma nodokļa kustība (EUR'000)

	2024. gads	2023. gads
Aprēķināts par pārskata gadu	808	2 099
Samaksāts pārskata gadā	(808)	(2 099)

Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa izdevumi

Koncerna atliktais nodoklis tiek rēķināts par nākotnē maksājamo uzņēmumu ienākuma nodokli no meitas sabiedrību 2024. gada nesadalītās peļņas, kuru plānots samaksāt mātes sabiedrībai dividendēs turpmākajos gados, par pamatu ņemot valstī noteikto dividenžu apmēru no valsts kapitālsabiedrībām.

	2024. gads	2023. gads
Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistības uz gada sākumu	1 781	1 863
Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistību samazinājums	(1 269)	(82)
Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistības uz gada beigām	512	1 781

12. Nemateriālie ieguldījumi

	2024. gads	2023. gads
Sākotnējā vērtība uz gada sākumu	17 069	13 562
Iegādāts	1 152	968
Pārklasificēts no pamatlīdzekļiem (skat. 13. pielikumu)	-	4 942
Izslēgts	(97)	(2 403)
Sākotnējā vērtība uz gada beigām	18 124	17 069
Uzkrātais nolietojums uz gada sākumu	13 441	10 058
Aprēķinātais nolietojums	1 255	1 189
Pārklasificēts no pamatlīdzekļiem (skat. 13. pielikumu)	-	4 597
Izslēgts	(97)	(2 403)
Uzkrātais nolietojums uz gada beigām	14 599	13 441
Vērtības samazinājums	(16)	(16)
Atlikusī vērtība uz gada sākumu	3 612	3 488
Atlikusī vērtība uz gada beigām	3 509	3 612
Nemateriālie ieguldījumi nepabeigtos objektos	449	735
Nemateriālie ieguldījumi uz gada beigām	3 958	4 347



13. Pamatlīdzekļi

(EUR'000)

	Zemes gabali	Ēkas, būves un ilggadīgie stādījumi	Sliežu ceļi	Ilgtermiņa ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos	Tehnoloģiskās iekārtas un ierīces	Vagoni kravu pārvadājumiem	Skaitļošanas iekārtas un to aprīkojums, sakaru līdzekļi, kopētāji un to aprīkojums	Pārējie pamatlīdzekļi	Nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas	Kopā
Sākotnējā vērtība/pārvērtēts 01.01.2024.	1 361	153 933	648 853	179	402 386	176 538	28 205	31 639	56 337	1 499 431
Pamatlīdzekļu iegāde un izveidošana	-	13 012	14 468	-	19 411	3 723	1 006	1 038	11 168	63 826
Pārklasificēts	-	11	-	-	(10)	-	11	(12)	-	-
Pamatlīdzekļu norakstīšana	(53)	(2 781)	(1 575)	(7)	(460)	(380)	(482)	(954)	-	(6 692)
Pārklasificēts uz pārdošanai turētiem aktīviem (skat. 16. pielikumu)	-	-	-	-	(3 629)	-	-	-	-	(3 629)
Sākotnējā vērtība/pārvērtēts 31.12.2024.	1 308	164 175	661 746	172	417 698	179 881	28 740	31 711	67 505	1 552 936
Uzkrātais nolietojums 01.01.2024.	-	65 373	363 136	132	200 946	98 270	19 966	22 063	-	769 886
Aprēķinātais nolietojums	-	5 054	23 402	29	15 132	3 428	3 564	1 416	-	52 025
Pārklasificēts	-	10	-	-	(9)	-	-	(1)	-	-
Nolietojuma norakstīšana	-	(2 156)	(1 355)	(7)	(212)	(274)	(470)	(891)	-	(5 365)
Pārklasificēts uz pārdošanai turētiem aktīviem (skat. 16. pielikumu)	-	-	-	-	(3 366)	-	-	-	-	(3 366)
Uzkrātais nolietojums 31.12.2024.	-	68 281	385 183	154	212 491	101 424	23 060	22 587	-	813 180
Vērtības samazinājums 01.01.2024.	(38)	(3 939)	(22 799)	-	(6 991)	(288)	(484)	(194)	-	(34 733)
Vērtības samazinājuma korekcija norakstītajiem pamatlīdzekļiem	38	210	24	-	52	-	-	1	-	325
Pamatlīdzekļu vērtības samazinājums 31.12.2024.	(11)	(3 857)	(55 029)	-	(8 749)	-	(36)	(108)	-	(67 790)*
Vērtības izmaiņas, kas saistītas ar vagonu neatgriešanas risku no Ukrainas teritorijas	-	-	-	-	-	50	-	-	-	50
Vērtības samazinājums 31.12.2024.	(11)	(7 586)	(77 804)	-	(15 688)	(238)	(520)	(301)	-	(102 148)
Atlikusī vērtība 01.01.2024.	1 323	84 621	262 918	47	194 449	77 980	7 755	9 382	56 337	694 812
Atlikusī vērtība 31.12.2024.	1 297	88 308	198 759	18	189 519	78 219	5 160	8 823	67 505	637 608

Pārskata periodā LDz lietošanā bija nodota uz Satiksmes ministrijas vārda reģistrēta zeme 15 tūkst. hektāru platībā (2023. gadā – 15 tūkst. hektāru) (pārsvarā tā ir dzelzceļa zemes nodaļījuma josla, kas ir dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūras sastāvdaļa un paredzēta dzelzceļa infrastruktūras objektu izvietojumam, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un drošu ekspluatāciju).

* t.sk. 31 213 tūkst. EUR ietekmē Apvienotā ieņēmumu pārskata rezultātu (skat. 8. piezīmi) un 36 577 tūkst. EUR tiek segti no nākamā perioda ieņēmumiem (skat. 25. piezīmi).

Detalizētāka informācija par vērtības samazinājuma aprēķinu, pieņēmumiem un jūtīguma analīze sniegti 3.pielikuma “Būtiski pieņēmumi un spriedumi” sadaļā “Pamatlīdzekļu vērtības samazinājums”.



(EUR'000)

	Zemes gabali	Ēkas, būves un ilggadīgie stādījumi	Sliežu ceļi	Ilgtermiņa ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos	Tehnoloģiskās iekārtas un ierīces	Vagoni kravu pārvadājumiem	Skaitļošanas iekārtas un to aprīkojums, sakaru līdzekļi, kopētāji un to aprīkojums	Pārējie pamatlīdzekļi	Nepabeigtās celtniecības objektu izmaksas	Kopā
Sākotnējā vērtība/pārvērtēts 01.01.2023.	1 361	152 710	642 995	161	400 043	177 700	31 546	30 138	11 983	1 448 637
Pamatlīdzekļu iegāde un izveidošana	-	3 977	7 398	18	6 912	2 280	2 882	1 984	44 940	70 391
Pārklasificēts (skat. 12. pielikumu)	-	-	-	-	(38)	-	(4 900)	(4)	(87)	(5 029)
Pamatlīdzekļu norakstīšana	-	(2 754)	(1 540)	-	(4 484)	(2 559)	(1 323)	(479)	(499)	(13 638)
Pārklasificēts uz pārdošanai turētiem aktīviem	-	-	-	-	(47)	(883)	-	-	-	(930)
Sākotnējā vērtība/pārvērtēts 31.12.2023.	1 361	153 933	648 853	179	402 386	176 538	28 205	31 639	56 337	1 499 431
Uzkrātais nolietojums 01.01.2023.	-	63 024	340 314	104	189 073	97 223	22 350	21 062	-	733 150
Aprēķinātais nolietojums	-	4 532	24 057	28	14 849	3 564	3 445	1 429	-	51 904
Pārklasificēts (skat. 12. pielikumu)	-	-	-	-	(7)	-	(4 586)	(4)	-	(4 597)
Nolietojuma norakstīšana	-	(2 183)	(1 235)	-	(2 945)	(1 728)	(1 243)	(424)	-	(9 758)
Pārklasificēts uz pārdošanai turētiem aktīviem	-	-	-	-	(24)	(789)	-	-	-	(813)
Uzkrātais nolietojums 31.12.2023.	-	65 373	363 136	132	200 946	98 270	19 966	22 063	-	769 886
Vērtības samazinājums 01.01.2023.	(38)	(4 154)	(22 812)	-	(7 053)	(363)	(484)	(210)	-	(35 114)
Vērtības samazinājuma korekcija norakstītajiem pamatlīdzekļiem	-	215	13	-	62	62	-	16	-	368
Pārklasificēts uz pārdošanai turētiem aktīviem	-	-	-	-	-	(62)	-	-	-	(62)
Vērtības izmaiņas, kas saistītas ar vagonu neatgriešanas risku no Ukrainas teritorijas	-	-	-	-	-	75	-	-	-	75
Vērtības samazinājums 31.12.2023.	(38)	(3 939)	(22 799)	-	(6 991)	(288)	(484)	(194)	-	(34 733)
Atlikusī vērtība 01.01.2023.	1 323	85 532	279 869	57	203 917	80 114	8 712	8 866	11 983	680 373
Atlikusī vērtība 31.12.2023.	1 323	84 621	262 918	47	194 449	77 980	7 755	9 382	56 337	694 812



14. Tiesības lietot aktīvus

(EUR'000)

	Tiesības lietot zemes gabalus	Tiesības lietot ēkas un būves	Tiesības lietot sliežu ceļus	Tiesības lietot tehnoloģiskās iekārtas un ierīces	Tiesības lietot skaitļošanas iekārtas un to aprīkojumu, sakaru līdzekļus, kopētājus un to aprīkojumu	Tiesības lietot pārējos pamatlīdzekļus	Kopā
Sākotnējā vērtība 01.01.2024.	497	4 556	-	-	-	4 604	9 657
Jaunie nomas līgumi	10	455				1 009	1 474
Grozījumi līgumos	(317)	(2 266)				(2 712)	(5 295)
Līgumu izbeigšana	(18)	(777)				(359)	(1 154)
Sākotnējā vērtība 31.12.2024.	172	1 968				2 542	4 682
Uzkrātais nolietojums 01.01.2024.	311	2 430	-	-	-	3 338	6 079
Aprēķinātais nolietojums	57	520				1 051	1 628
Nolietojuma norakstīšana	(319)	(2 696)				(3 290)	(6 305)
Uzkrātais nolietojums 31.12.2024.	49	254				1 099	1 402
Atlikusī vērtība 01.01.2024.	186	2 126	-	-	-	1 266	3 578
Atlikusī vērtība 31.12.2024.	123	1 714				1 443	3 280



(EUR'000)

	Tiesības lietot zemes gabalus	Tiesības lietot ēkas un būves	Tiesības lietot sliežu ceļus	Tiesības lietot tehnoloģiskās iekārtas un ierīces	Tiesības lietot skaitļošanas iekārtas un to aprīkojumu, sakaru līdzekļus, kopētājus un to aprīkojumu	Tiesības lietot pārējos pamatlīdzekļus	Kopā
Sākotnējā vērtība 01.01.2023.	474	4 795	2 497	628	1 020	4 596	14 010
Jaunie nomas līgumi	-	-	-	-	-	265	265
Grozījumi līgumos	23	(239)				(87)	(303)
Līgumu izbeigšana			(2 497)	(628)	(1 020)	(170)	(4 315)
Sākotnējā vērtība 31.12.2023.	497	4 556	-	-	-	4 604	9 657
Uzkrātais nolietojums 01.01.2023.	248	2 114	2 004	504	971	2 612	8 453
Aprēķinātais nolietojums	70	516	75	19	49	1 018	1 747
Nolietojuma norakstīšana	(7)	(200)	(2 079)	(523)	(1 020)	(292)	(4 121)
Uzkrātais nolietojums 31.12.2023.	311	2 430	-	-	-	3 338	6 079
Atlikusī vērtība 01.01.2023.	226	2 681	493	124	49	1 984	5 557
Atlikusī vērtība 31.12.2023.	186	2 126	-	-	-	1 266	3 578



15. Krājumi

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Rezerves daļas	8 634	8 408
Ceļa virsbūves materiāli	4 528	4 292
Citi materiāli	3 200	3 546
Kurināmais un degviela	1 518	1 874
Avansa maksājumi par krājumiem	100	89
Nepabeigtie ražojumi un pasūtījumi	116	27
Pārējie krājumi	32	26
Bruto uzskaites vērtība	18 128	18 262
Novecojušo materiālu vērtības samazinājums	(3 365)	(3 037)
Neizmantoto krājumu vērtības samazinājums	(1 238)	(1 380)
Bilances vērtība	13 525	13 845

16. Pārdošanai turēti ilgtermiņa ieguldījumi

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Pārdošanai turēti ilgtermiņa ieguldījumi	263	-

2024. gadā SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” vadība veica lokomotīvu turpmākās izmantošanas novērtēšanu. Sabiedrības Valde pieņēma lēmumu par 10 lokomotīvu vērtības atgūšanu, tās pārdodot. Pēc šī lēmuma pieņemšanas divas lokomotīves tika pārklassificētas no pamatlīdzekļiem atlikušajā vērtībā, kas ir zemāka nekā patiesā vērtība, no kuras atskaitīti pārdošanas izdevumi, uz pārdošanai turētiem aktīviem, Vadība aktīvi veic ar šo divu lokomotīvu pārdošanu saistītās darbības un tai ir nolūks gada laikā pabeigt šo aktīvu realizāciju. Lēmums par atlikušo 8 lokomotīvu atsavināšanas uzsākšanu, t.sk. par to pārklassificēšanu uz pārdošanai turētiem aktīviem, tiks pieņemts, ievērojot tirgus tendences pēc pirmo divu lokomotīvu izsoles rezultātiem.



17. Pircēju un pasūtītāju parādi un citi debitori

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Pircēju un pasūtītāju parādi	8 775	10 389
Nedrošie debitoru parādi	2 404	1 157
Pievienotās vērtības nodokļa pārmaksa	1 028	2 593
Pārējie debitori	1 791	3 155
Bruto uzskaites vērtība	13 998	17 294
Sagaidāmie kredītzaudējumi	(2 404)	(1 157)
Bilances vērtība	11 594	16 137

Uzkrājumu sagaidāmiem kredītzaudējumiem kustība:

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Uzkrājumi sagaidāmiem kredītzaudējumiem gada sākumā	1 157	1 154
Uzkrājumu samazinājums sakarā ar parādu atgūšanu	(36)	(122)
Uzkrājumu samazinājums sakarā ar parādu norakstīšanu	(8)	(24)
Izveidoti papildu uzkrājumi	1 291	149
Uzkrājumi sagaidāmiem kredītzaudējumiem gada beigās	2 404	1 157

Lai veiktu sagaidāmo kredītzaudējumu aplēsi, debitoru parādi tika sagrupēti pēc to riska pazīmēm un kavējuma dienām (detalizēta informācija sniegta arī 26. pielikumā). Sagaidāmo zaudējumu likmes balstās uz vēsturiskajiem atmaksas rādītājiem, kas noteikti kā zaudēto parādu attiecība pret atbilstošajiem ieņēmumiem pēdējo 36 mēnešu laikā (skaitot attiecīgi no 2024. gada 31. decembra vai 2024. gada 1. janvāra). Vēsturiskie zaudējumu rādītāji tika koriģēti, lai atspoguļotu tekošo un prognozēto informāciju par makroekonomiskajiem faktoriem, kas ietekmē pircēju spēju norēķināties ar Koncernu. Par nozīmīgāko faktoru tiek uzskatītas IKP prognozes, jo tās vistiešākā veidā ietekmē slikto debitoru parādu izmaiņas.

Veicot šos aprēķinus, 2024. gada 31. decembrī un 2024. gada 1. janvārī uzkrājumi tādiem pircēju un pasūtītāju parādiem, kas nav kavējuši apmaksas termiņus vai arī kavējuši mazāk kā 6 mēnešus, ir bijuši nebūtiski, līdz ar to konsolidētajos finanšu pārskatos atzīti nulles apmērā.

Saskaņā ar Koncerna grāmatvedības politiku pircēju un pasūtītāju parādiem, kas kavē vairāk par 6 mēnešiem, parasti tiek izveidoti uzkrājumi sagaidāmajiem kredītzaudējumiem 100% apmērā, veicot korekcijas tikai, lai atspoguļotu iespējamo šādu parādu atgūstamību.

Līdzīgi aprēķini veikti arī citiem debitoriem, kā arī naudai un naudas ekvivalentiem, tikai šo aprēķinu pamatā bija nevis vēsturiskā pieredze, bet gan ārējo kredītreitingu aģentūru defolta likmes līdzīgiem aizņēmējiem vai aizņēmēju grupām. Šāda pieeja izvēlēta, jo Koncernam nav vēsturisko datu attiecībā uz zaudējumiem šīm finanšu aktīvu grupām. Aprēķinu rezultātā tika secināts, ka minēto aktīvu kredītkvalitāte ir laba, līdz ar to sagaidāmie kredītzaudējumi 2024. gada 31. decembrī un 2024. gada 1. janvārī nav būtiski, līdz ar to atzīti nulles apmērā.



18. Uzkrātie ieņēmumi

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Uzkrātie ieņēmumi	26 013	46 798
Kopā	26 013	46 798

Pārskata gada laikā nepieciešamais finanšu līdzsvara nodrošināšanas finansējums atzīts cita veida ieņēmumu sastāvā saskaņā ar 20. SGS “Valsts atbalsts” minētajiem atzīšanas principiem. Šie principi nosaka valsts dotācijas atzīšanu tajā brīdī, kad pastāv pamatota pārliecība par nosacījumu, kas saistīti ar dotācijas saņemšanu, izpildi. Turklāt dotācijas, kas attiecas uz izmaksu segšanu, būtu atzīstamas tajā periodā, kad notikušas izmaksas, pie nosacījuma, ka pastāv pamatota pārliecība par dotācijas saņemšanu nākotnē.

Kritēriji, lai LDz saņemtu finanšu līdzsvara maksājumu, ir Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā paredzēto finanšu līdzsvara nosacījumu neizpilde. Ņemot vērā to, ka 2024. gadā LDz neizpildīja paredzētos finanšu līdzsvara nosacījumus, attiecīgi izpildījās kritēriji finanšu līdzsvara maksājumu saņemšanai Dzelzceļā likumā noteiktajā kārtībā. Finanšu līdzsvara maksājumi atzīti kā 2024. gada ieņēmumi.

Nepieciešamais LDz finanšu līdzsvara maksājums 26 013 tūkst. EUR apmērā, kas saņemams nākotnē, atzīts finanšu stāvokļa pārskatā kā “Uzkrātie ieņēmumi”, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā noteiktajām saistībām un pienākumiem. 2024. gadā finanšu līdzsvara nodrošināšanai LDz no valsts budžeta saņēma 14 359 tūkst. EUR nesegto maksājumu par 2022. gadu un maksājumu 32 439 tūkst. EUR par 2023. gadu.

19. Nauda un naudas ekvivalenti

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Nauda bankā	70 317	39 200
Nauda kasē	1	3
Kopā	70 318	39 203



20. Pamatkapitāls

Koncerna mātes sabiedrības reģistrētais un apmaksātais akciju kapitāls

LDz pamatkapitāls ir 374 420 tūkst. EUR, ko veido trīs simti septiņdesmit četri miljoni četri simti deviņpadsmit tūkstoši septiņi simti deviņdesmit viena akcija, ar vienas akcijas nominālvērtību 1,00 EUR (viens EUR) (2023. gada 31. decembrī – 327 622 tūkst. EUR). 2024. gada 19. decembrī akcionāru sapulce nolēma palielināt LDz pamatkapitālu par 46 798 tūkst. EUR (protokola lēmuma Nr. A11./7-3 3. punkts “Par VAS “Latvijas dzelzceļš” pamatkapitālapalielināšanu un grozījumiem statūtos”). 2024. gada 27. decembrī atbilstoši Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra lēmumam Nr. 6-12/112157 komercreģistrā reģistrētas parakstītā un apmaksātā pamatkapitāla izmaiņas. Pamatkapitāls palielināts, atbilstoši Ministru kabineta 2024. gada 17. decembra rīkojumam Nr. 1120 ieguldot tajā valsts budžeta līdzekļus 46 798 tūkst. EUR apmērā, lai nodrošinātu valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja (VAS “Latvijas dzelzceļš”) finanšu līdzsvaru par 2022. gadu (nesegto daļu) un 2023. gadu.

Visu akciju īpašnieks ir Latvijas Republika, un tās ir pilnībā apmaksātas. Valsts kapitāla daļas turētājs akciju sabiedrībā ir Satiksmes ministrija. Visām LDz akcijām ir vienādas tiesības uz dividenžu saņemšanu, likvidācijas kvotas saņemšanu un balsstiesībām akcionāru sapulcē.

21. Ilgtermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve, pārējās rezerves un nesadalītā peļņa

Vagoni kravu pārvadājumiem, kas ietilpst dzelzceļa ritošajā sastāvā, Koncernā tiek uzskaitīti pēc pārvērtēšanas metodes. SIA “LDZ CARGO” 2022. gadā veica pamatlīdzekļu grupas “Vagoni kravas pārvadājumiem” vērtēšanu, izmantojot tirgus metodi, jo tika identificēts pietiekami aktīvs un likvids otrreizējais tirgus lielākajai daļai no vērtētajiem pamatlīdzekļiem, un tirgus cenas tika izmantotas, veicot novērtējumu. Pamatlīdzekļu vērtības noteikšanu veica ārējais sertificētais vērtētājs, novērtējot vagonu iespējamo tirgus vērtību un izmantojot izmaksu pieejas ietvaros esošā aktīva atlikušās aizvietošanas metodi. Līdz ar to tiek uzskatīts, ka vagonu vērtība atbilst 3. līmeņa vērtēšanas tehnikai. Patiesā vērtība, kas 2022. gada 30. novembrī tika noteikta pēc tirgus metodes, būtiski neatšķīrās no aktīvu uzskaites vērtības.

Pārējās rezerves veido iepriekšējo periodu nesadalītā peļņa, kura ar īpašnieka lēmumu novirzīta pārējās rezervēs Koncerna attīstības nodrošināšanai. Līdz ar to rezerves un iepriekšējo periodu nesadalītā peļņa pēc savas būtības neatšķiras, tāpēc apvienotas vienā bilances postenī. Koncerna mātes sabiedrības rezerves un iepriekšējo gadu nesadalītās peļņas izmantošanas kārtību nosaka Koncerna mātes sabiedrības akcionāru sapulce.

22. Uzkrājumi

	31.12.2024.	31.12.2023.
Uzkrājumi Konkurences padomes soda naudai	5 694	5 694
Uzkrājumi izmaksām par ražošanas traumām	161	165
Kopā ilgtermiņa daļa	5 855	5 859
Uzkrājumi atlaišanas pabalstiem	1 807	1 615
Uzkrājumi pabalstiem līdz pensijas tiesību rašanās laikam	138	82
Citi uzkrājumi	213	131
Kopā īstermiņa daļa	2 158	1 828
Kopā	8 013	7 687



(EUR'000)

Uzkrājumu kustība pa uzkrājumu veidiem 2024. gadā	01.01.2024.	Uzkrājumu palielināšana	Uzkrājumu samazināšana	31.12.2024.
Uzkrājumi Konkurences padomes soda naudai	5 694	-	-	5 694
Atlaišanas pabalsti	1 615	192	-	1 807
Uzkrājumi izmaksām par ražošanas traumām	165	-	(4)	161
Uzkrājumi varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības	29	45	-	74
Uzkrājumi pabalstam līdz pensijas tiesību rašanās brīdim	82	56	-	138
Uzkrājumi garantijas remontiem	80	-	(1)	79
Uzkrājumi par nesaglabāto kravu pārvadājumiem	22	-	(22)	-
Citi uzkrājumi	-	60	-	60
Kopā	7 687	353	(27)	8 013

(EUR'000)

Uzkrājumu kustība pa uzkrājumu veidiem 2023. gadā	01.01.2023.	Uzkrājumu palielināšana	Uzkrājumu samazināšana	31.12.2023.
Uzkrājumi Konkurences padomes soda naudai	5 694	-	-	5 694
Atlaišanas pabalsti	498	1117	-	1 615
Uzkrājumi izmaksām par ražošanas traumām	144	21	-	165
Uzkrājumi varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības	103	-	(74)	29
Uzkrājumi pabalstam līdz pensijas tiesību rašanās brīdim	93	-	(11)	82
Uzkrājumi garantijas remontiem	47	33	-	80
Uzkrājumi par nesaglabāto kravu pārvadājumiem	22	-	-	22
Kopā	6 601	1 171	(85)	7 687

Konkurences padome 2018. gadā ierosināja lietu Nr. KL\5-5\18\30 "Par Konkurences likuma 13. panta pirmajā daļā noteiktā aizlieguma pārkāpumu SIA "LDZ CARGO" un VAS "Latvijas dzelzceļš" darbībās dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū Latvijā". Ar Konkurences padomes (KP) 28.12.2020. lēmumu LDZ CARGO uzlikts naudas sods 5 694 tūkst EUR apmērā solidāri ar VAS "Latvijas dzelzceļš". LDZ CARGO uzskata, ka lēmums tika pieņemts, balstoties uz kļūdainiem secinājumiem, kuri izdarīti pārvadātāja darbības specifikas neizpratnes dēļ. Konkurences padomes lēmums lietā Nr. KL\5-5\18\30 tika pārsūdzēts Administratīvajā apgabaltiesā nolūkā to atzīt par nepamatotu un atcelt pilnībā. Administratīvā apgabaltiesa ierosināja lietu Nr.A43001921, lietas izskatīšana ir iesākta. Lietas izskatīšanas rezultātu nav iespējams prognozēt, kā arī paredzēt papildu riskus, saistītus ar citu personu, kuru tiesības iespējams bija skartas, varbūtējo prasību celšanas gadījumā, ja Konkurences padomes lēmums netiks atcelts. Šiem varbūtējiem zaudējumiem 2020. gadā tika izveidoti uzkrājumi 5 694 tūkst. EUR apmērā, 2024. gadā uzkrājumu summa nemainījās, jo lietas apstākļi nav mainījušies, un tās iznākums nav zināms.



23. Aizņēmumi no kredītiestādēm

	31.12.2024.	31.12.2023.
Ilgtermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	67 605	53 988
Īstermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	35 343	32 321
Kopā aizņēmumi no kredītiestādēm	102 948	86 309
Aprēķināto procentu atlikums	242	340

Aizņēmumi izmantoti no “Swedbank” AS, “SEB banka” AS, Ziemeļu Investīciju bankas, OP Corporate Bank filiāles Latvijā un no Luminor Bank AS Latvijas filiāles. Pārskata periodā tika saņemti aizņēmumi par kopējo summu 44 000 tūkst. EUR un atmaksāti 27 361 tūkst. EUR apmērā.

LDz noslēgtajos kredīta līgumos ar bankām ir noteikti atbilstoši VAS “Latvijas dzelzceļš” vai konsolidētā finanšu pārskata finanšu rādītāji, kuri ir jāievēro kredīta līguma darbības laikā. 2023. gada 31. decembrī, 2024. gada 31. decembrī un 2025. gada sākumā nevienam aizņēmumam nav bijušas rādītāju neizpildes.

Aizņēmumu atmaksājamā summa un procentu likmes 2024. gada 31. decembrī

Aizņēmuma valūta	Aizņēmums, EUR'000	Procentu likme
EUR	92 206	3M EURIBOR + 0,86% līdz 3,5%
	10 742	6M EURIBOR + 0,75% līdz 1,1%
Kopā	102 948	

Aizņēmumu atmaksājamā summa un procentu likmes 2023. gada 31. decembrī

Aizņēmuma valūta	Aizņēmums, EUR'000	Procentu likme
EUR	69 872	3M EURIBOR + 0,77% līdz 3,5%
	16 437	6M EURIBOR + 0,75% līdz 1,1%
Kopā	86 309	

Aizņēmumu atlikumu kustības tabula

	2024	2023
Aizņēmumu atlikums pārskata perioda sākumā	86 309	90 556
Aizņēmumu saņemšana pārskata periodā	44 000	20 000
Aizņēmumu atmaksāšana pārskata periodā	(27 361)	(24 247)
Aizņēmumu atlikums pārskata perioda beigās	102 948	86 309

Aprēķināto procentu atlikumu kustības tabula

	2024	2023
Aprēķināto procentu atlikums pārskata perioda sākumā	340	205
Aprēķinātie procenti pārskata periodā*	4 871	4 056
Samaksātie procenti pārskata periodā	(4 969)	(3 921)
Aprēķināto procentu atlikums pārskata perioda beigās	242	340

*Kapitalizēto procentu apmērs: 2024. gadā – 1 006 tūkst. EUR; 2023. gadā – 0 tūkst. EUR.



24. Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas

(EUR'000)

Nodokļa veids	Nodokļu saistības (+) uz 31.12.2024.	Nodokļu pārmaxsa (-) uz 31.12.2024.	Nodokļu saistības (+) uz 31.12.2023.	Nodokļu pārmaxsa (-) uz 31.12.2023.
Iedzīvotāju ienākuma nodoklis	8 825	-	8 476	-
Pievienotās vērtības nodoklis	5 335	(1 028)	6 809	(2 593)
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	4 105	-	9 284	-
Akcīzes nodoklis	590	-	646	-
Valsts nodeva par drošības rezervju uzglabāšanu	109	-	87	-
Dabas resursu nodoklis	21	-	20	-
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	2	-	5	-
Uzņēmējdarbības riska valsts nodeva	2	-	2	-
Uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis	-	-	1	-
Atlikums vienotajā nodokļu kontā	-	(5)	-	(71)
Nodokļu saistības ārvalstīs (Igaunijā)	21	-	9	-
Kopā	19 010*	(1 033)	25 339*	(2 664)

*Saistību sadalījums 31.12.2024.: Ilgtermiņa – 3 340 tūkst. EUR, īstermiņa – 15 670 tūkst. EUR (31.12.2023.: Ilgtermiņa – 5 082 tūkst. EUR, īstermiņa – 20 257 tūkst. EUR).

Koncernam 31.12.2024. nav kavētu maksājumu budžetā.

Ilgtermiņa saistībās saskaņā ar Valsts ieņēmumu dienesta 20.12.2022. lēmumu “Par samaksas termiņu pagarināšanu” iegrāmatotas iedzīvotāju ienākuma nodokļa un pievienotās vērtības nodokļa summas, kurām samaksas termiņš ir garāks par vienu gadu. Nodokļu samaksas termiņa pagarinājums uz vēl pieciem gadiem atkārtoti piešķirts par nodokļu summām, kas radās COVID-19 ārkārtas situācijā.



25. Nākamo periodu ieņēmumi

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Nākamo periodu ieņēmumu ilgtermiņa daļa (ES fondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļi)	260 892	274 799
Citi nākamo periodu ieņēmumi	49	89
Kopā ilgtermiņa daļa	260 941	274 888
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa (ES fondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļi)	13 754	18 731
Citi nākamo periodu ieņēmumi	435	247
Kopā īstermiņa daļa	14 189	18 978
Kopā nākamo periodu ieņēmumi	275 130	293 866

Nākamo periodu ieņēmumos lielākā daļa ir ES fondu un valsts budžeta līdzekļi, kas saņemti dzelzceļa infrastruktūras attīstībai.

ES un valsts budžeta projektu līdzekļu kustība 2024. gadā no ES fondu līdzekļiem izveidotajiem pamatlīdzekļiem

(EUR'000)

Nākamo periodu ieņēmumi	Atlikums 01.01.2024.	Pārklasificēts (pārvietots)	Saņemti līdzekļi	Naudas līdzekļu pārskaitīšana partneriem	Samazinājums pamatlīdzekļu nolietojuma apmērā	Atlikums 31.12.2024.
Ilgtermiņa daļa	274 799	(50 751)	39 093	(2 249)	-	260 892
Īstermiņa daļa	18 731	50 751	-	-	(55 728)	13 754
Kopā	293 530	-	39 093	(2 249)*	(55 728)**	274 646

2024. gadā saņemti maksājumi no ES fondu līdzekļiem:

- 6 577 tūkst. EUR projektam “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija”,
- 6 291 tūkst. EUR projektam “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai”,
- 23 697 tūkst. EUR projektam “Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija un attīstība”,
- 1 724 tūkst. EUR projektam “Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma modernizācija”,
- 804 tūkst. EUR projektam “Sadarbspējīgas dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs”.

*2024. gadā naudas līdzekļi pārskaitīti:

- 352 tūkst. EUR projekta “Sadarbspējīgas dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs” ietvaros AS “Eesti Raudtee” atbilstoši noslēgtajam sadarbības līgumam;
- 1 897 tūkst. EUR Centrālajai finanšu un līgumu aģentūrai, jo projekta “Nožogojumu un gājēju pāreju ierīkošana dzelzceļa infrastruktūras objektos” realizācija tika pārtraukta.

** t.sk. 2024. gadā veikts vērtības samazinājums pamatlīdzekļiem 36 577 tūkst. EUR.

ES un valsts budžeta projektu līdzekļu kustība 2023. gadā no ES fondu līdzekļiem izveidotajiem pamatlīdzekļiem:

(EUR'000)

Nākamo periodu ieņēmumi	Atlikums 01.01.2023.	Pārklasificēts (pārvietots)	Saņemti līdzekļi	Naudas līdzekļu pārskaitīšana partneriem	Samazinājums pamatlīdzekļu nolietojuma apmērā	Atlikums 31.12.2023.
Ilgtermiņa daļa	265 379	(18 719)	28 203	(64)	-	274 799
Īstermiņa daļa	19 360	18 719	-	-	(19 348)	18 731
Kopā	284 739	-	28 203	(64)	(19 348)	293 530



26. Finanšu risku vadība

Koncerna nozīmīgākie finanšu instrumenti ir aizņēmumi no bankām, citi aizņēmumi, nauda un noguldījumi bankās, kā arī debitoru un kreditoru parādi. Šo finanšu instrumentu galvenais uzdevums ir nodrošināt Koncerna saimnieciskās darbības finansējumu. Koncernam ir arī vairāki citi finanšu aktīvi un saistības, piemēram, pircēju un pasūtītāju parādi un parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem, kas izriet tieši no tā saimnieciskās darbības.

Koncerns ir pakļauts tirgus, kredīta un likviditātes riskiem saistībā ar tā finanšu instrumentiem.

Finanšu risku pārvaldību nodrošina Koncerna valdošā uzņēmuma Finanšu direkcija (līdz 01.12.2024. arī Koncerna Finanšu komiteja).

Tirgus risks

Tirgus risks ir risks, ka tirgus faktoru izmaiņas, piemēram, ārvalstu valūtas kursu, procentu likmju un preču cenu izmaiņas ietekmēs Koncerna ieņēmumus vai tam piederošo finanšu instrumentu vērtību. Tirgus risks ietver valūtas risku un procentu likmju risku.

Procentu likmju risks

Procentu likmju risks ir risks ciest zaudējumus saistībā ar Koncerna aktīvu un saistību procentu likmju izmaiņām. Koncerns ir pakļauts tirgus procentu likmju izmaiņu riskam saistībā ar tā ilgtermiņa saistībām, kurām piemērota mainīga procentu likme.

Visi Koncerna aizņēmumi ir ar mainīgām procentu likmēm. Detalizētu aprakstu aizņēmumu procentu likmēm skatīt 23. pielikumā. Koncerns pārvalda procentu likmju izmaiņu risku, regulāri izvērtējot tirgū pieejamās aizņēmumu procentu likmes. Ja ir pieejamas zemākas procentu likmes par esošajām, tad Koncerns izvērtē pārkreditēšanas finansiālo izdevīgumu.

Koncerna sabiedrības neizmanto atvasinātos finanšu instrumentus procentu likmju risku pārvaldībai.

(EUR'000)

Koncerna finanšu instrumenti tiek iedalīti šādās kategorijās:	31.12.2024.	31.12.2023.
Finanšu aktīvi amortizētajā iegādes vērtībā		
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	34 806	57 557
Nauda un naudas ekvivalenti	70 318	39 203
Finanšu aktīvi patiesajā vērtībā ar pārvērtēšanu peļņas vai zaudējumu pārskatā		
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	74	74
Kopā finanšu aktīvi	105 198	96 834
Finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā		
Aizņēmumi no kredītiestādēm	102 948	86 309
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, nomas saistības, izņemot avansus (ieskaitot ilgtermiņa daļu)	30 856	35 528
Kopā finanšu saistības	133 804	121 837



Procentu likmju jutīgums

Nākamajā tabulā atspoguļots Koncerna peļņas pirms nodokļiem jutīgums pret pamatoti iespējamām procentu likmju izmaiņām katra uzrādītā pārskata perioda beigās, ja visi pārējie mainīgie lielumi nemainās. Koncerna pašu kapitāls, izņemot pārskata gada rezultātu, netiek ietekmēts.

	2024. gads		2023. gads	
	Bāzes likmes pieaugums/ samazinājums (bāzes punkti)	Ietekme uz peļņu pirms nodokļiem (EUR'000)	Bāzes likmes pieaugums/ samazinājums (bāzes punkti)	Ietekme uz peļņu pirms nodokļiem (EUR'000)
EURIBOR	(+100)	(686)	(+100)	(40)
	(-100)	686	(-100)	40

Valūtas risks

Valūtas risks ir risks ciest zaudējumus nelabvēlīgu valūtas kursu izmaiņas rezultātā saistībā ar aktīviem un saistībām ārvalstu valūtās. Valūtas risks, kuram Koncerns ir pakļauts, galvenokārt izriet no tā saimnieciskās darbības – ieņēmumi un izmaksas ir denominēti atšķirīgās valūtās. Koncerna pircēju un pasūtītāju parādu saistības pārsvarā ir euro valūtā.

Nākamā tabula atspoguļo Koncerna finanšu instrumentus pa valūtām 2024. gada 31. decembrī:

	EUR	USD	CHF un citas valūtas	Kopā
	EUR'000	EUR'000	EUR'000	EUR'000
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	34 554	219	33	34 806
Nauda un naudas ekvivalenti	69 631	206	481	70 318
Kopā finanšu aktīvi	104 185	425	514	105 124
Aizņēmumi no kredītiestādēm	102 948	-	-	102 948
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus	30 285	3	568	30 856
Kopā finanšu saistības	133 233	3	568	133 804



Nākamā tabula atspoguļo Koncerna finanšu instrumentus pa valūtām 2024. gada 31. decembrī:

	EUR	USD	CHF un citas valūtas	Kopā
	EUR'000	EUR'000	EUR'000	EUR'000
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	56 234	-	1 323	57 557
Nauda un naudas ekvivalenti	38 031	47	1 125	39 203
Kopā finanšu aktīvi	94 265	47	2 448	96 760
Aizņēmumi no kredītiestādēm	86 309	-	-	86 309
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus	34 479	6	1 043	35 528
Kopā finanšu saistības	120 788	6	1 043	121 837

Galvenais valūtas riska pārvaldības instruments, kuru izmanto Koncerns, ir Koncernā ietilpstošo sabiedrību valūtas līdzekļu apzināšana un izmantošana Koncerna ietvaros, Koncerna sabiedrību saistību segšanai ārvalstu valūtās. Koncerna sabiedrības neizmanto atvasinātos finanšu instrumentus valūtas risku pārvaldībai.

Valūtas jutīgums

Koncernam pārskata gadā nebija būtisku ārvalstu valūtu atlikumu, līdz ar to valūtu kursu svārstību iespējamā ietekme bija nebūtiska.

Kredītrisks

Kredītrisks ir risks, ka darījumu partneris varētu nepildīt savas saistības pret Koncernu, radot tam ievērojamus finansiālus zaudējumus. Koncerns ir pakļauts kredītriskam, kas izriet tieši no tā saimnieciskās darbības – galvenokārt pircēju un pasūtītāju parādiem, un kredītriskam saistībā ar Koncerna finansēšanas darbībām – galvenokārt naudas depozītiem bankās.



Pircēju un pasūtītāju parādi

Katra Koncerna sabiedrība pārvalda pircēju un pasūtītāju parādu kredītrisku saskaņā ar Koncerna politikām. Pirms līgumu slēgšanas tiek izvērtēta pircēju un pasūtītāju maksāspēja. Vairākas Koncerna sabiedrības nodrošinās pret kredītrisku, saņemot priekšapmaksu no saviem klientiem.

Koncerns nepārtraukti uzrauga debitoru parādu atlikumus, lai mazinātu neatgūstamo parādu rašanās iespēju. Iespējamais pircēju un pasūtītāju parādu vērtības samazinājums tiek pastāvīgi analizēts. Koncerns nav saņēmis ķīlas kā nodrošinājumu pircēju un pasūtītāju parādiem.

Koncerns vērtē savu pircēju un pasūtītāju parādu kredītriska koncentrāciju kā vidēju. 2024. gada 31. decembrī Koncernam bija 3 klienti (2023: 3 klienti), kuri katrs bija parādā Koncernam vairāk nekā 700 tūkst. EUR un veidoja apmēram 82,1% (2023: 86,7%) no kopējā debitoru parāda.

Koncernam nav izstrādāta iekšējā kredītreitingu sistēma pircēju un pasūtītāju parādu izvērtēšanai.

2024. gada laikā nav notikušas būtiskas izmaiņas sagaidāmajos kredītzaudējumos attiecībā uz pircēju un pasūtītāju parādiem. Pircēju un pasūtītāju parādu norakstīšana notiek tikai tad, ja nav sagaidāma to atgūšana. Indikatori, kas liecina par neiespējamību atgūt iekļauj, cita starpā, debitora nespēju vienoties par atmaksas grafiku, kuru papildina debitora maksātnespēja, bankrots vai likvidācija.

Koncerns ir pakļauts maksimālajam kredītriskam, kā tas atspoguļots nākamajā tabulā:

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Nauda un naudas ekvivalenti	70 318	39 203
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie parādi (bruto summa), izņemot avansus un priekšapmaksas	37 209	58 714
Kopā	107 527	97 917

Sagaidāmie kredītzaudējumi 2024. gada 31. decembrī noteikti, pielietojot šādas sagaidāmo kredītzaudējumu likmes:

(EUR'000)

	Nav kavēti	Kavēti vairāk kā 30 dienas	Kavēti vairāk kā 90 dienas	Kavēti vairāk kā 120 dienas	Kopā
Sagaidāmo kredītzaudējumu likme	0,5%	5,0%	12,8%	91,6%	-
Pircēju un pasūtītāju parādi un pārējie parādi, bruto	34 376	390	34	2 409	37 209
Sagaidāmie kredītzaudējumi	(172)	(20)	(4)	(2 208)	(2 404)

Sagaidāmie kredītzaudējumi 2023. gada 31. decembrī noteikti, pielietojot šādas sagaidāmo kredītzaudējumu likmes:

(EUR'000)

	Nav kavēti	Kavēti vairāk kā 30 dienas	Kavēti vairāk kā 90 dienas	Kavēti vairāk kā 120 dienas	Kopā
Sagaidāmo kredītzaudējumu likme	0,1%	2,0%	11,0%	79,2%	-
Pircēju un pasūtītāju parādi un pārējie parādi, bruto	56 707	499	154	1 354	58 714
Sagaidāmie kredītzaudējumi	(58)	(10)	(17)	(1 072)	(1 157)



Naudas depozīti

Kredītrisku, kas izriet no Koncerna naudas depozītiem bankās, pārvalda Koncerna valdošā uzņēmuma Finanšu direkcija (līdz 01.12.2024. arī Koncerna Finanšu komiteja) saskaņā ar Koncerna Finanšu vadības politiku. Saskaņā ar šo politiku Koncerna brīvos resursus pieļaujams ieguldīt tikai depozītos vai naudas tirgus fondos. Pirms naudas līdzekļu izvietojšanas bankās (depozītos vai norēķinu kontos) Koncerna mātes sabiedrības Finanšu direkcija izvērtē banku kredītreitingus un piedāvātās procentu likmes.

Koncerna naudas līdzekļu atlikumi bankās atbilstoši aģentūras Moody’s piešķirtajiem banku kredītreitingiem:

(EUR'000)

Kredītreitings	31.12.2024.	31.12.2023.
Aa3	70	80
A3	68 770	35 832
Baa1	751	2 380
Bez reitinga	726	908
Kopā	70 317	39 200

Likviditātes risks

Likviditātes risks ir risks, ka Koncerns nespēs pildīt savas finanšu saistības noteiktajā termiņā. Koncerna mātes sabiedrības Finanšu direkcija (līdz 01.12.2024. arī Koncerna Finanšu komiteja) pārvalda likviditātes risku, uzturot atbilstošas naudas rezerves un nodrošinot pietiekamu finansējumu, izmantojot piešķirtos kredītus, kredītlīnijas, finanšu nomu utt., kā arī pastāvīgi uzraugot prognozētās un faktiskās naudas plūsmas un saskaņojot finanšu aktīvu un saistību termiņstruktūru.

Koncerns sagatavo ilgtermiņa naudas plūsmas prognozi gadam (pa mēnešiem) un operatīvo naudas plūsmas prognozi četrām nedēļām, lai nodrošinātu, ka Koncerna rīcībā ir pietiekami daudz naudas līdzekļu, lai finansētu gaidāmās saimnieciskās darbības izmaksas, nokārtotu finanšu saistības un veiktu nepieciešamās investīcijas.

2024. gada 31. decembrī Koncerna apgrozāmie līdzekļi pārsniedz tā īstermiņa saistības par 24 731 tūkst. EUR, kā rezultātā kopējā likviditāte – apgrozāmie līdzekļi pret īstermiņa saistībām – ir 1,3. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 13 754 tūkst. EUR, kas saistīti ar Eiropas Savienības projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, tāpēc ir zema riska iespēja, ka šo saistību segšanai būs nepieciešami finanšu līdzekļi. Kopējās likviditātes rādītājs, neiekļaujot nākamo periodu ieņēmumus, kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, ir 1,5.

Noslēgtajos kredītlīgumos ar bankām ir noteikti finanšu rādītāji, kuri LDz jāievēro līguma darbības laikā. 2023. gada 31. decembrī, 2024. gada 31. decembrī un 2025. gada sākumā nevienam aizņēmumam nav bijušas rādītāju neizpildes.

Nākamajās tabulās analizētas Koncerna finanšu saistības pēc to atmaksas termiņiem, pamatojoties uz līgumos noteiktajām nediskontētajām finanšu saistību summām, ieskaitot procentu maksājumus:

(EUR'000)

2024. gada 31. decembrī	Līdz 3 mēnešiem	3 līdz 12 mēneši	1 līdz 5 gadi	Vairāk kā 5 gadi	Kopā
Aizņēmumi no kredītiestādēm	7 491	31 864	70 295	2 924	112 574
Pārējās saistības (iekļaujot pārējos aizņēmumus, parādus piegādātājiem un darbuzņēmējiem un citus kreditorus)	13 346	14 057	2 375	1 042	30 820
Kopā	20 837	45 921	72 670	3 966	143 394

2023. gada 31. decembrī	Līdz 3 mēnešiem	3 līdz 12 mēneši	1 līdz 5 gadi	Vairāk kā 5 gadi	Kopā
Aizņēmumi no kredītiestādēm	8 564	28 065	56 345	2 055	95 029
Pārējās saistības (iekļaujot pārējos aizņēmumus, parādus piegādātājiem un darbuzņēmējiem un citus kreditorus)	18 561	13 736	1 859	1 157	35 313
Kopā	27 125	41 801	58 204	3 212	130 342



27. Patiesās vērtības apsvērumi

13. SFPS nosaka vērtēšanas tehniku hierarhiju, pamatojoties uz to, vai vērtēšanas tehnikā tiek izmantoti novērojami tirgus dati, vai arī tirgus dati nav novērojami. Novērojami tirgus dati ir iegūti no neatkarīgiem avotiem. Ja tirgus dati nav novērojami, vērtēšanas tehnika atspoguļo Koncerna pieņēmumus par tirgus situāciju.

Šī hierarhija nosaka, ka ir jālieto novērojami tirgus dati, ja vien tie ir pieejami. Veicot pārvērtēšanu, Koncerns ņem vērā atbilstošas novērojamas tirgus cenas, ja tas ir iespējams.

Patiesās vērtības noteikšanas mērķis, pat ja tirgus nav aktīvs, ir noteikt darījuma cenu, pie kuras tirgus dalībnieki būtu ar mieru pārdot aktīvu vai uzņemties saistības konkrētā vērtēšanas datumā pašreizējos tirgus apstākļos.

Lai noteiktu finanšu instrumenta patieso vērtību, izmanto vairākas metodes: kotētās cenas vai vērtēšanas tehniku, kas iekļauj novērojamus tirgus datus un ir balstīta uz iekšējiem modeļiem. Balstoties uz patiesās vērtības hierarhiju, visas vērtēšanas tehnikas ir sadalītas 1. līmenī, 2. līmenī un 3. līmenī.

Finanšu instrumenta patiesās vērtības hierarhijas līmenim ir jābūt noteiktam kā zemākajam līmenim, ja to vērtības būtisko daļu sastāda zemāka līmeņa dati.

Finanšu instrumenta klasificēšana patiesās vērtības hierarhijā notiek divos posmos:

- 1. Klasificēt katra līmeņa datus, lai noteiktu patiesās vērtības hierarhiju;
- 2. Klasificēt pašu finanšu instrumentu, balstoties uz zemāko līmeni, ja to vērtības būtisko daļu sastāda zemāka līmeņa dati.

Kotētas tirgus cenas – 1. līmenis

Vērtēšanas tehnikā 1. līmenī tiek izmantotas aktīvā tirgū nekoriģētas kotācijas cenas identiskiem aktīviem vai saistībām, kad kotācijas cenas ir viegli pieejamas un cena reprezentē faktisko tirgus situāciju darījumiem godīgas konkurences apstākļos. Koncernam nav 1. līmenī vērtētu finanšu instrumentu.

Vērtēšanas tehnika, kad tiek izmantoti tirgus dati – 2. līmenis

Vērtēšanas tehnikā 2. līmenī izmantotajos modeļos visi būtiskākie dati, tieši vai netieši, ir novērojami no aktīvu vai saistību puses. Modelī izmantoti tirgus dati, kas nav 1. līmenī iekļautās kotētās cenas, bet kas ir novērojami tieši (t.i. cena), vai netieši (t.i. tiek iegūti no cenas). 2. līmeņa patiesās vērtības hierarhijai atbilst Koncerna nauda un naudas ekvivalenti.

Vērtēšanas tehnika, kad tiek izmantoti tirgus dati, kas nav balstīti uz novērojamiem tirgus datiem – 3. līmenis

Vērtēšanas tehnikā, kad tiek izmantoti tirgus dati, kas nav balstīti uz novērojamiem tirgus datiem (nenovērojamie tirgus dati) ir klasificēti 3. līmenī. Par nenovērojamiem tirgus datiem tiek uzskatīti tādi dati, kas nav viegli pieejami aktīvā tirgū, nelikvīda tirgus vai finanšu instrumenta sarežģītības dēļ. 3. līmeņa datus pārsvarā nosaka, balstoties uz līdzīga rakstura novērojamiem tirgus datiem, vēsturiskiem novērojumiem vai izmantojot analītiskas pieejas.

Šādi finanšu aktīvi un saistības ir iekļauti 3. līmenī:

(EUR'000)		
Aktīvi	31.12.2024.	31.12.2023.
Pircēju un pasūtītāju parādi, neto	34 806	57 557
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	74	74
Kopā	34 880	57 631

Saistības	31.12.2024.	31.12.2023.
Aizņēmumi no kredītiestādēm	102 948	86 309
Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem	30 856	35 528
Kopā	133 804	121 837



Aktīvi un saistības, kuriem patiesā vērtība tiek uzrādīta

Likvīdu un īstermiņa (atmaksas termiņš nepārsniedz trīs mēnešus) finanšu instrumentu, piemēram, naudas un naudas ekvivalentu, īstermiņa depozītu, īstermiņa pircēju un pasūtītāju un parādu piegādātājiem un darbuzņēmējiem, uzskaites vērtība aptuveni atbilst to patiesajai vērtībai.

Aizņēmumu no kredītiestādēm, finanšu nomas saistību un citu ilgtermiņa saistību patiesā vērtība tiek novērtēta, diskontējot nākotnes naudas plūsmas, piemērojot tirgus procentu likmes. Tā kā procentu likmes, kuras tiek piemērotas aizņēmumiem no kredītiestādēm, finanšu nomas saistībām un citām ilgtermiņa saistībām, pārsvarā ir mainīgas un būtiski neatšķiras no tirgus procentu likmēm, kā arī Koncernam piemērojamais riska uzcenojums nav būtiski mainījies, ilgtermiņa saistību patiesā vērtība aptuveni atbilst to uzskaites vērtībai.

Aktīvi, kuri tiek novērtēti patiesajā vērtībā

Pamatlīdzekļu grupa “Vagoni kravu pārvadājumiem” tiek uzskaitīta pārvērtētajā vērtībā, balstoties uz 2022. gada vērtējumu, ņemot vērā uzkrāto nolietojumu. Pamatojoties uz 16. SGS “Pamatlīdzekļi” standartā noteikto, lai nodrošinātu, ka to uzskaites vērtība būtiski neatšķiras no to patiesās vērtības pārskata gada beigās, SIA “LDZ CARGO” 2022. gadā veica vagonu pārvērtēšanu, piesaistot neatkarīgu ārējo vērtētāju. Pārvērtēšanas rezultātā ir secināts, ka starpība starp vagonu uzskaites vērtību un to patieso vērtību nav būtiska un attiecīgi nav atzīta. Līdztekus, 2024. gadā vērtības samazinājums atzīts attiecībā uz 6 individuāliem aktīviem (vagoniem) (2023. gadā – 7 individuāliem aktīviem (vagoniem)), jo bija identificēti apstākļi, kuri liecina par to bilances vērtības neatgūstamību.

SIA “LDZ CARGO” tika veikta pamatlīdzekļu grupas “Vagoni kravu pārvadājumiem” uzskaites patiesās vērtības pārbaude uz 2024. gada 31. decembri. Izvērtējot pārbaudes rezultātus, sabiedrības Vadība ir secinājusi, ka 2023.–2024. gadā netika identificētas aktīvu patiesās vērtības būtiskas izmaiņas un pamatlīdzekļu uzskaites vērtība atbilst to patiesai vērtībai.

Katrā pārskata perioda beigu datumā SIA “LDZ CARGO” izvērtē tās pamatlīdzekļu atlikušo lietderīgās kalpošanas periodu. Balstoties uz pēdējiem SIA “LDZ CARGO” veiktajiem novērtējumiem, esošais lietderīgās kalpošanas laiks ir atbilstošs SIA “LDZ CARGO” pamatlīdzekļu faktiskās izmantošanas laikam.



28. Kapitāla pārvaldība

Latvijas Republikai pieder 100% VAS “Latvijas dzelzceļš” akciju.

Koncerna mērķi attiecībā uz kapitāla pārvaldīšanu ir nodrošināt Koncerna spēju turpināt tā darbību un dot attiecīgo sabiedrību akcionāru sapulces vai dalībnieku sapulces noteikto kapitāla atdevi. Latvijas valstij kā vienīgajam Koncerna kapitāla īpašniekam ir tiesības pieņemt lēmumus, kas saistīti ar Koncerna kapitāla palielināšanu, samazināšanu, dividendžu izmaksu vai novirzīšanu Koncerna attīstībai.

Kapitāla pārvaldības kontekstā Koncerns izvērtē aizņemtā kapitāla attiecību pret kopējo kapitālu. Koncerna finanšu risku pārvaldības politika nenosaka minimālo vai maksimālo apmēru šim rādītājam. Sastādot īstermiņa un ilgtermiņa finanšu plānus un budžetus, Koncerns ņem vērā banku izvirzītos finanšu nosacījumus attiecībā uz aizņemtā kapitāla attiecību pret kopējo kapitālu.

(EUR'000)

	31.12.2024.	31.12.2023.
Aizņēmumi no kredītiestādēm un citi aizņēmumi	102 948	86 309
Kreditoru parādi (ieskaitot nodokļus)	51 917	62 793
Pārējās saistības	283 655	303 334
Kopējais aizņemtais kapitāls	438 520	452 436
Pašu kapitāls	353 252	392 229
Kopā aizņemtais un pašu kapitāls	791 772	844 665
Aizņemtā kapitāla attiecība pret kopējo kapitālu	55%	54%
Pašu kapitāla attiecība pret aizņemto kapitālu	81%	87%



29. Kapitālieguldījumu iegādes pienākumi

Koncerns plāno arī nākošajā pārskata gadā veikt kapitālieguldījumus pamatlīdzekļos un nemateriālajos ieguldījumos, no tiem:

Būtiskākie noslēgtie, bet vēl nepabeigtie līgumi:

Pārskata gadā nav būtisku apstiprinātu darījumu, par kuriem nav noslēgti līgumi.

Darījumu partnera nosaukums, līguma priekšmets	Līguma datums	Līguma izpildes termiņš	Līguma summa EUR'000
Pilnsabiedrība "Berlam-Belss": Digitālo radiosakaru sistēmas ieviešana	14.08.2020.	līdz saistību izpildei	7 075
Pilnsabiedrība "BMGS – FIMA": Paaugstināto platformu būvniecība dzelzceļa līnijā Rīga –Jelgava	29.07.2021.	līdz saistību izpildei	6 9167
Pilnsabiedrība "BMGS – FIMA": Paaugstināto platformu būvniecība dzelzceļa līnijā Rīga –Krustpils	29.07.2021.	līdz saistību izpildei	10 752
Pilnsabiedrība "BMGS – FIMA": Paaugstināto platformu būvniecība dzelzceļa līnijā Rīga –Tukums II	29.07.2021.	līdz saistību izpildei	6 163
OU "Leonhards Weiss": Paaugstināto platformu būvniecība dzelzceļa līnijā Zemitāni –Skulte (Zemitāni–Vecāķi–Alfa)	30.07.2021.	līdz saistību izpildei	8 084
Pilnsabiedrība "BMGS – FIMA": Paaugstināto platformu būvniecība dzelzceļa līnijā Zemitāni –Skulte	29.07.2021.	līdz saistību izpildei	8 229
Pilnsabiedrība Fima Group: Vienotās informatīvās apziņošanas un videonovērošanas sistēmu ieviešana	12.05.2022.	līdz saistību izpildei	5 512
PA BMGS–FiMA–ASTOM: Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai: būvniecība	15.09.2022.	līdz saistību izpildei	57 938
PS "NORDES BŪVE&BCC": Dzelzceļa elektrificētā tīkla modernizācija un attīstība: būvniecība	28.02.2024.	30.01.2028.	59 072



30. Pētniecības darbi un attīstības pasākumi

(EUR'000)

Izmaksas	2024. gads	2023. gads
Iekšējie izdevumi sabiedrībā veiktajiem pētniecības un attīstības darbiem	64	4 862
Ārējie izdevumi pētniecības un attīstības darbiem, kas pasūtīti citās iestādēs, uzņēmumos, organizācijās	54	166
Kopā	118	5 028

2024. gadā pētniecības un attīstības izmaksas bija SIA “LDZ CARGO”. Attīstības izmaksas tika iekļautas personāla izmaksās.

31. Nodokļu iespējamās saistības

Nodokļu institūcijas var jebkurā brīdī veikt grāmatvedības uzskaites revīziju trīs gadu laikā pēc taksācijas gada un papildus aprēķināt nodokļu saistības un soda naudas. Koncerna Vadībai nav zināmi apstākļi, kas varētu radīt iespējamās būtiskas saistības nākotnē.

32. Nākotnes nomas maksājumi

2024. gadā Koncerna izmaksas saistībā ar noslēgtajiem operatīvās nomas līgumiem ir 728 tūkst. EUR, attiecīgi 2023. gadā – 301 tūkst. EUR.

33. Darījumi ar saistītām personām

Koncerns piemēro 24. SGS atvieglojumus un atspoguļo tikai būtiskus darījumus ar valsti saistītām pusēm. Koncernam ir darījumi ar Satiksmes ministriju (Latvijas dzelzceļa 100% akciju turētājs) un citām komercsabiedrībām, kuru akcijas pieder valstij. Savstarpējie darījumi ir saistīti ar attiecīgo pušu pamatdarbībām.

Saistītā puse AS “Pasažieru Vilciens”*		2024. gads	2023. gads
Darījumi ar saistīto pusi	Pārdots/ sniegts	27 900	30 938
	Pirkts/ saņemts	181	239
Saistītās puses parādi pārskata gada beigās		1 766	2 575
Parādi saistītai pusei pārskata gada beigās		2	4

*Lielāko darījumu veidi – maksa par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, elektroenerģijas sadale un tirdzniecība, maksa par dīzeļdegvielu, telpu noma, abonentu biļešu iegāde.

Saistītā puse AS “Latvenergo”**		2024. gads	2023. gads
Darījumi ar saistīto pusi	Pārdots/ sniegts	1 609	1 585
	Pirkts/ saņemts	1 063	39 772
Saistītās puses parādi pārskata gada beigās		92	297
Parādi saistītai pusei pārskata gada beigās		125	2 612

*Lielāko darījumu veidi – maksa par apsardzes pakalpojumiem, dabasgāzes iegāde.



34. Darbības turpināšanās

2024. gada Koncerna saimnieciskās darbības rezultāts ir zaudējumi 38 977 tūkst EUR, kur būtisku ietekmi atstāja 31 213 tūkst. EUR neto aktīvu vērtības samazinājums LDz pamatlīdzekļiem. Aktīvu vērtība samazināta kravu pārvadājumos ekskluzīvi izmantotajai infrastruktūrai, īpaši tajos dzelzceļa ceļa posmos, kur bija vērojams būtisks pārvadājumu kritums. Tāpat gan SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” gan SIA “LDZ Loģistika” pārskata gadu noslēdza ar zaudējumiem.

Ārējie faktori, kas saistīti ar ģeopolitisko situāciju, karu Ukrainā un noteiktajām starptautiskajām ekonomiskajām sankcijām pret Krieviju un Baltkrieviju, liecina, ka situācija, kas saistīta ar kravu pārvadājumu apjomiem, nākotnē būtiski neuzlabosies.

Pēc 2022. gada 24. februārī notikušā Krievijas iebrukuma Ukrainā pret Krieviju un Baltkrieviju tiek vērstas plašas ekonomiskās un politiskās sankcijas. Sankcijām bija būtiska ietekme uz Koncerna darbību, jo bija nepieciešams pārskatīt iekšējos sankciju pārvaldības procesus, kā arī novirzīt papildus resursus sankciju pārbaudēm, veicot gan sadarbības partneru, gan pārvadāto kravu pārbaudes.

Papildus tam 2025. gadā kravu pārvadājumu apjomu un līdz ar to LDz pārvaldītās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu negatīvi var ietekmēt pastāvīgā nenoteiktība par kravu pārvadājumu saskaņošanu vai nesaskaņošanu no Krievijas dzelzceļa puses, Krievijas noteiktais Krievijas izcelsmes graudu izvešanas aizliegums, kā arī Krievijas dzelzceļa aizliegums piesūtīt iekraušanai tukšos, citās valstīs reģistrētos vagonus.

Nemot vērā Koncerna sadarbību ar Krievijas un Baltkrievijas sadarbības partneriem iepriekšējos gados, kā arī tā darbības specifiku, karadarbība Ukrainā neapšaubāmi atstāja un turpinās atstāt iespaidu uz Koncerna darbību gan 2024. gadā, gan turpmāk. Līdz šim spēkā esošie ierobežojumi ir radījuši kravu apjoma samazināšanos, un ir grūti paredzēt iespējamo papildu sankciju ietekmi uz Koncerna darbību nākotnē. Ievērojot ar sankcijām saistītos riskus, ir veikti sekojoši pasākumi:

1. LDz ir izveidota atsevišķa par sankciju pārbaudi atbildīga Sankciju daļa un Sankciju komisija, pastiprinot informācijas apmaiņu par sankciju pārbaudēm Koncerna ietvaros.
2. Koncernā ir izstrādāta un ieviesta “Latvijas dzelzceļš” koncerna Sankciju politika, nodrošinot vienādu pieeju sankciju pārbaudēm visā Koncernā.
3. Vērtējot riskus, kas saistīti ar būtiski paplašinātiem sektorālo sankciju sarakstiem, Koncerns pastiprināja kravu pārbaudes procedūras, pastiprināti vērtējot kravu veidus un to atbilstību noteiktajām sektorālajām sankcijām.
4. Visas sankciju sarakstos iekļautās personas ir atspoguļotas LDz uzturētajā informācijas sistēmā (IS) Sankcijas, kas nodrošina visu klientu un sadarbības partneru ikdienas automātisku pārbaudi uz sakritību ar sankcionēto personu sarakstiem. IS Sankcijas saraksti tiek atjaunoti katru dienu, automātiski iegūstot informāciju no oficiālajām vietnēm, kas uztur ziņas par Latvijas Republikas, Eiropas Savienības, ANO un OFAC sankcijām.

5. 2024. gadā turpinās darbs pie IS Sankcijas pilnveidošanas, kā arī pie sankciju jomas stiprināšanas Koncernā, veicot virkni tehnisku uzlabojumu.

Koncerna vadība apzinās nenoteiktību, kas saistīta ar turpmāku situācijas attīstību, un turpina ik dienas sekot līdzi notikumu attīstībai, kā arī to iespējamai ietekmei uz Koncerna darbību.

Tomēr, neskatoties uz sarežģīto situāciju, LDz vadība ir pārliecināta, ka konsolidēto finanšu pārskatu sagatavošanā ir piemērojams darbības turpināšanas princips, kas pamatots ar uzsākto jaunā Koncerna biznesa modeļa īstenošanu, krīzes plāna izpildi un organizatorisko un tehnoloģisko procesu pārskatīšanu, kas ir rezultējies un arī turpmāk rezultēsies izmaksu samazināšanā, kā arī nepieciešamā valsts līdzekļu finansējuma saņemšanu atbilstoši Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļai.

Koncerns ir uzsācis jaunā biznesa modeļa īstenošanu un turpina krīzes plāna izpildi un organizatorisko un tehnoloģisko procesu pārskatīšanu, kas ir rezultējies un arī turpmāk rezultēsies izmaksu samazināšanā.

Kā jau minēts, 2024. gada 31. decembrī Koncerna apgrozāmie līdzekļi pārsniedz tā īstermiņa saistības par 24 731 tūkst. EUR, kā rezultātā kopējā likviditāte – apgrozāmie līdzekļi pret īstermiņa saistībām – ir 1,3. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 13 754 tūkst. EUR, kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, tāpēc ir zema riska iespēja, ka šo saistību segšanai būs nepieciešami finanšu līdzekļi. Kopējās likviditātes rādītājs, neieklaujot nākamo periodu ieņēmumus, kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, ir 1,5. 2024. gada 31. decembrī un 2025. gada sākumā nevienam aizņēmumam nav bijušas rādītāju neizpildes.

Tirgus riska radītās ietekmes mazināšanai Koncerns veic izmaksu optimizāciju, izmainot tehnoloģiskos un administratīvos procesus, paaugstinot to efektivitāti. Lai diversificētu kravu nomenklatūru un mazinātu atkarību no Krievijas un Baltkrievijas eksportētājiem, Koncerns mērķtiecīgi darbojas jaunu tirgu apguvē un kravu piesaistē, kā arī tiek veikts aktīvs darbs pie citu tirgus segmentu sniegto pakalpojumu palielināšanas, tajā skaitā: iekšzemes kravu pārvadājumu apjoma palielināšanas.

LDz galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un drošus, augstas kvalitātes un efektīvus dzelzceļa un loģistikas pakalpojumus Latvijas valsts un tautsaimniecības interesēs.



Lai samazinātu LDz izmaksas un nodrošinātu atbilstību 2025. gada prognozētajiem ienākumiem un darbības apjomiem, kā arī, lai uzlabotu procesu efektivitāti, Vadība ir pieņēmusi lēmumus par nozīmīgām izmaiņām LDz organizatoriskajā struktūrā: veikta organizatoriskās struktūras optimizācija, ar 01.04.2025. izbeidzot vairāku struktūru darbību, kuru funkcijas pārņems citas struktūras, rezultātā samazinot administratīvā aparāta izmaksas, vienlaicīgi plānota funkciju centralizācija, apvienojot materiālā nodrošinājuma, mehanizācijas un apsaimniekošanas procesus, lai izvairītos no funkciju dublēšanās un ietaupītu resursus.

Ar LDz valdes 29.10.2024. lēmumu Nr. VL-1.6./336 ir nolemts izbeigt LDz līdzdalību un izšķirošo ietekmi SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika" un atbilstoši Komerclikuma 335. pantam reorganizācijas rezultātā pievienot SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika" uzņēmumam SIA "LDZ CARGO" pēc Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 4. panta otrās daļas un 9. panta otrās daļas paredzētās Ministru kabineta kā publiskas personas augstākās lēmējinstīcijas atļaujas saņemšanas. Uz pārskata sagatavošanas brīdi Ministru kabineta lēmums nav pieņemts.

Paralēli ar izmaksu samazināšanās pasākumiem, Koncernā noris darbs pie ieņēmumu palielināšanas – LDz gan no nomas objektiem, gan no pašu spēkiem sniegto pakalpojumu sniegšanas ārpus koncerna. SIA "LDZ CARGO" aktīvi strādā, lai attīstītu kravu pārvadājumus kā Latvijas, tā arī kaimiņvalstu – Lietuvas un Igaunijas teritorijās, piedaloties konkursos, piesaistot jaunus klientus un piedāvājot jaunus maršrūtus. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" 2025. gadā tiek plānota aktīva sadarbība ar ārvalstu pasūtītājiem un sadarbības partneriem dzelzceļa ritošā sastāva remontu jomā. Arī citas Koncerna sabiedrības aktīvi strādā pie klientu piesaistes.

2024. gadā finanšu līdzsvara nodrošināšanai LDz no valsts budžeta saņēma 14 359 tūkst. EUR nesegto maksājumu par 2022. gadu un maksājumu 32 439 tūkst. EUR par 2023. gadu.

Norit darbs ar Satiksmes ministriju pie jauna līguma sagatavošanas LDz finanšu līdzsvara nodrošināšanai, jo 2018. gadā noslēgtais Daudzgadu līgums zaudēja spēku 2022. gada 31. decembrī. Valsts budžeta līdzekļi LDz finanšu līdzsvara par 2024. gadu nodrošināšanai 26 013 tūkst. EUR apmērā ir paredzēti likumā "Par valsts budžetu 2025. gadam un budžeta ietvaru 2025., 2026. un 2027. gadam".

2024. gadā nepieciešamais finanšu līdzsvara nodrošināšanas finansējums atzīts ieņēmumu sastāvā saskaņā ar 20. SGS "Valsts atbalsts" minētajiem atzīšanas principiem. Šie principi nosaka valsts dotācijas atzīšanu tajā brīdī, kad pastāv pamatota pārliecība

par nosacījumu, kas saistīti ar dotācijas saņemšanu, izpildi. Turklāt dotācijas, kas attiecas uz izmaksu segšanu, ir atzīstamas tajā periodā, kad notikušas izmaksas, pie nosacījuma, ka pastāv pamatota pārliecība par dotācijas saņemšanu nākotnē. Saimnieciskās darbības rezultātā 2024. gadā atzīti valsts normatīvajos aktos noteiktie valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamie līdzekļi 26 013 tūkst. EUR apmērā. Finanšu līdzsvars atzīts, vadoties pēc Starptautisko finanšu pārskatu standartu vadlīnijām un tādā apmērā, kā tas paredzēts likuma "Par valsts budžetu 2025. gadam un budžeta ietvaru 2025., 2026. un 2027. gadam" 73. pantā. Finanšu līdzsvara segšanas pieprasījums tiks sniegts pēc LDz gada pārskata apstiprināšanas Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā noteiktajā kārtībā.

Kritēriji, lai LDz saņemtu finanšu līdzsvara maksājumu, ir Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā noteikto finanšu līdzsvara nosacījumu neizpilde. Ņemot vērā to, ka 2024. gadā LDz neizpildīja Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā paredzētos finanšu līdzsvara nosacījumus, attiecīgi izpildījās kritēriji Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā paredzēto finanšu līdzsvara maksājumu saņemšanai. Arī iepriekšējo gadu finanšu līdzsvara finansējuma saņemšanas fakts apliecina 2024. gada ieņēmumu atzīšanas pamatotību. Lai arī pastāv pārliecība par finanšu līdzekļu saņemšanu, pastāv nenoteiktība attiecībā uz LDz nepieciešamo papildu finanšu līdzekļu saņemšanas laiku. Šī nenoteiktība attiecas gan uz līdzekļiem, lai kompensētu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas pilnā apmērā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai visa 2025. gada laikā, gan uz līdzekļiem LDz finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Papildus likviditātes nodrošināšanai, divām no Koncerna sabiedrībām ir pieejamas īstermiņa kredītlīnijas:

- LDz no 2024. gada novembra Luminor Bank AS Latvijas filiālē ir piešķirta kredītlīnija īstermiņa naudas plūsmas finansēšanai 5 000 tūkst. EUR apmērā gadījumos, ja kavējas valsts budžeta maksājumi finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Ņemot vērā būtisku naudas līdzekļu atlikuma pieaugumu uz 2024. gada 31. decembri, šī kredītlīnija uz pārskata gada beigām nav izmantota.
- SIA "LDZ CARGO" 2024. gadā OP Corporate Bank plc Latvijas filiālē ir piešķirta kredītlīnija īstermiņa naudas plūsmas finansēšanai 5 000 tūkst. EUR. 2024. gadā nav bijusi nepieciešamība izmantot šo kredītlīniju.



KONCERNA MĀTES
SABIEDRĪBA

VADĪBAS
ZIŅOJUMS

PEĻŅAS VAI
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU
PĀRSKATS

FINANŠU
PĀRSKATU
PIELIKUMI

NEATKARĪGU
REVIDENTU
ZIŅOJUMS

35. Notikumi pēc pārskata gada beigām

Kopš pārskata gada beigām nav bijuši notikumi, kam būtu būtiska ietekme uz 2024. gada konsolidētajos finanšu pārskatos uzrādīto informāciju.

Rīgā, datums skatāms laika zīmogā

Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

A.Grinbergs

Valdes priekšsēdētājs

R.Pļavnieks

Valdes loceklis

M.Keņģis

Valdes loceklis

Gada pārskatu sagatavoja VAS “Latvijas dzelzceļš”

Finanšu direkcija, Finanšu direktore

T.Labzova-Ceicāne



KONCERNA MĀTES
SABIEDRĪBA

VADĪBAS
ZIŅOJUMS

PEĻŅAS VAI
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU
PĀRSKATS

FINANŠU
PĀRSKATU
PIELIKUMI

NEATKARĪGU
REVIDENTU
ZIŅOJUMS



KPMG Baltics SIA
Roberta Hirša iela 1,
Rīga, LV-1045
Latvija

T: + 371 67038000
kpmg.com/lv
kpmg@kpmg.lv

Neatkarīgu revidentu ziņojums

VAS “Latvijas dzelzceļš” akcionāram

Ziņojums par konsolidēto finanšu pārskatu revīziju

Mūsu atzinums par konsolidētajiem finanšu pārskatiem

Esam veikuši VAS “Latvijas dzelzceļš” (“Sabiedrība”) un tās meitas sabiedrību (“Koncerns”) pievienotajā konsolidētajā gada pārskatā ietverto konsolidēto finanšu pārskatu no 219. līdz 272. lapai revīziju. Pievienotie finanšu pārskati ietver:

- konsolidēto apvienoto ienākumu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2024. gada 31. decembrī,
- konsolidēto pārskatu par finanšu stāvokli 2024. gada 31. decembrī,
- konsolidēto pašu kapitāla izmaiņu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2024. gada 31. decembrī,
- konsolidēto naudas plūsmu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2024. gada 31. decembrī, kā arī
- konsolidēto finanšu pārskatu pielikumu, kas ietver būtisko grāmatvedības uzskaites principu kopsavilkumu un citu paskaidrojošu informāciju.

Mūsaprāt, pievienotie konsolidētie finanšu pārskati sniedz patiesu un skaidru priekšstatu par VAS “Latvijas dzelzceļš” un tās meitas sabiedrību konsolidēto finansiālo stāvokli 2024. gada 31. decembrī un par tās konsolidētajiem darbības finanšu rezultātiem un konsolidēto naudas plūsmu gadā, kas noslēdzās 2024. gada 31. decembrī, saskaņā ar Eiropas Savienībā apstiprinātajiem SFPS grāmatvedības standartiem.

Atzinuma pamatojums

Atbilstoši LR Revīzijas pakalpojumu likumam mēs veicām revīziju saskaņā ar LR atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem (turpmāk - SRS). Mūsu pienākumi, kas noteikti šajos standartos, ir turpmāk aprakstīti mūsu ziņojuma sadaļā *Revidentu atbildība par konsolidēto finanšu pārskatu revīziju*.

Mēs esam neatkarīgi no Koncerna saskaņā ar Starptautiskās Grāmatvežu ētikas standartu padomes izstrādātā Starptautiskā Profesionālu grāmatvežu ētikas kodeksa (tostarp Starptautisko neatkarības standartu) (SGĒSP kodekss) prasībām un LR Revīzijas pakalpojumu likumā iekļautajām neatkarības prasībām, kas ir piemērojamas mūsu veiktajai konsolidēto finanšu pārskatu revīzijai Latvijas Republikā. Mēs esam ievērojuši arī SGĒSP kodeksā un LR Revīzijas pakalpojumu likumā noteiktos pārējos profesionālās ētikas principus un objektivitātes prasības.

Mēs uzskatām, ka mūsu iegūtie revīzijas pierādījumi dod pietiekamu un atbilstošu pamatojumu mūsu atzinumam.

KPMG Baltics SIA, Latvijā reģistrēta sabiedrība ar ierobežotu atbildību un KPMG neatkarīgu dalībfirmu, kuras saistītas ar Apvienotajā Karalistē reģistrētu privātu garantiju sabiedrību “KPMG International Limited”, globālās organizācijas dalībfirmu.



Citi apstākļi

Atbilstošā iepriekšējā perioda salīdzinošā informācija ir balstīta uz Koncerna konsolidēto finanšu pārskatu par gadu, kas beidzās 2023. gada 31. decembrī, un kura revīziju veica citi revidenti, kas 2024. gada 27. martā izsniedza atzinumu bez iebildēm.

Ziņošana par citu informāciju

Par citu informāciju atbild Koncerna vadība. Citu informāciju veido:

- informācija par Koncernu, kas sniegta pievienotā konsolidētā gada pārskata 3. un 4. lapā
- vadības ziņojums, kas sniegts pievienotā konsolidētā gada pārskatā no 5. līdz 18. lapai,
- Koncerna ilgtspējas ziņojums, kas sniegts pievienotā konsolidētā gada pārskata no 19. līdz 213. lapai, tai skaitā VAS “Latvijas dzelzceļš” paziņojums par korporatīvo pārvaldību “Latvijas dzelzceļš” Koncernā 2024. gadā.

Mūsu atzinums par konsolidētajiem finanšu pārskatiem neattiecas uz konsolidētā gada pārskatā ietverto citu informāciju, un mēs nesniedzam par to nekāda veida apliecinājumu, izņemot to kā norādīts mūsu ziņojuma sadaļā Uz citu informāciju attiecināmas citas ziņošanas prasības saskaņā ar LR tiesību aktu prasībām. Tomēr mēs atzīmējam, ka attiecībā uz ilgtspējas ziņojumu, kas sniegts no 19. līdz 213. lapai, esam izsnieguši ierobežota apliecinājuma ziņojumu, kas pievienots no 215. līdz 218. lapai.

Saistībā ar konsolidēto finanšu pārskatu revīziju mūsu pienākums ir iepazīties ar citu informāciju un, to darot, izvērtēt, vai šī cita informācija būtiski neatšķiras no konsolidēto finanšu pārskatu informācijas vai no mūsu zināšanām, kuras mēs ieguvām revīzijas gaitā, un vai tā nesatur cita veida būtiskas neatbilstības.

Ja, balstoties uz veikto darbu un ņemot vērā revīzijas laikā gūtās ziņas un izpratni par Koncernu un tā darbības vidi, mēs secinām, ka citā informācijā ir būtiskas neatbilstības, mūsu pienākums ir ziņot par šādiem apstākļiem. Atskaitot neatbilstību prasībām attiecībā uz informācijas par trešās pakāpes tvēruma SEG emisiju uzrādīšanu, kā norādīts mūsu ierobežota apliecinājuma ziņojumā par konsolidēto ilgtspējas pārskatu sadaļā Secinājuma ar iebildi pamatojums, kas pievienots no 215. līdz 218. lapai, mums nav par ko ziņot šajā ziņā.

Uz citu informāciju attiecināmas citas ziņošanas prasības saskaņā ar LR tiesību aktu prasībām

Papildus tam, saskaņā ar LR Revīzijas pakalpojumu likumu mūsu pienākums ir sniegt viedokli, vai Vadības ziņojums ir sagatavots saskaņā ar tā sagatavošanu reglamentējošā normatīvā akta, LR Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likuma, prasībām.

Pamatojoties vienīgi uz mūsu revīzijas ietvaros veiktajām procedūrām, mūsaprāt, visos būtiskajos aspektos:



- Vadības ziņojumā par pārskata gadu, par kuru ir sagatavoti konsolidētie finanšu pārskati, sniegtā informācija atbilst konsolidētajiem finanšu pārskatiem, un
- Vadības ziņojums ir sagatavots saskaņā ar LR Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likuma prasībām.

Vadības un personu, kurām uzticēta Koncerna pārraudzība, atbildība par konsolidētajiem finanšu pārskatiem

Vadība ir atbildīga par tādu konsolidēto finanšu pārskatu, kas sniedz patiesu un skaidru priekšstatu, sagatavošanu saskaņā ar Eiropas Savienībā apstiprinātajiem SFPS grāmatvedības standartiem, kā arī par tādas iekšējās kontroles sistēmas uzturēšanu, kāda saskaņā ar vadības viedokli ir nepieciešama, lai būtu iespējams sagatavot konsolidētos finanšu pārskatus, kas nesatur ne krāpšanas, ne kļūdas dēļ izraisītas būtiskas neatbilstības.

Sagatavojot konsolidētos finanšu pārskatus, vadības pienākums ir izvērtēt Koncerna spēju turpināt darbību, pēc nepieciešamības sniedzot informāciju par apstākļiem, kas saistīti ar Koncerna spēju turpināt darbību un darbības turpināšanas principa piemērošanu, ja vien vadība neplāno Koncerna likvidāciju vai to darbības izbeigšanu, vai arī tai nav citas reālas alternatīvas kā Koncerna likvidācija vai darbības izbeigšana.

Personas, kurām uzticēta Koncerna pārraudzība, ir atbildīgas par Koncerna finanšu pārskatu sagatavošanas procesa uzraudzību.

Revidenta atbildība par konsolidēto finanšu pārskatu revīziju

Mūsu mērķis ir iegūt pietiekamu pārliecību par to, ka konsolidētie finanšu pārskati kopumā nesatur kļūdas vai krāpšanas dēļ izraisītas būtiskas neatbilstības, un sniegt revidentu ziņojumu, kurā izteikts atzinums. Pietiekama pārliecība ir augsta līmeņa pārliecība, bet tā negarantē, ka revīzijā, kas veikta saskaņā ar SRS, vienmēr tiks atklāta būtiska neatbilstība, ja tāda pastāv. Neatbilstības var rasties krāpšanas vai kļūdas dēļ, un tās ir uzskatāmas par būtiskām, ja var pamatoti uzskatīt, ka tās katra atsevišķi vai visas kopā varētu ietekmēt saimnieciskos lēmumus, ko lietotāji pieņem, balstoties uz šiem konsolidētajiem finanšu pārskatiem.

Veicot revīziju saskaņā ar SRS, visa revīzijas procesa gaitā mēs izdarām profesionālus spriedumus un saglabājam profesionālo skepticismu. Mēs arī:

- identificējam un izvērtējam riskus, ka konsolidētajos finanšu pārskatos varētu būt krāpšanas vai kļūdas dēļ izraisītas būtiskas neatbilstības, izstrādājam un veicam revīzijas procedūras šo risku mazināšanai, kā arī iegūstam revīzijas pierādījumus, kas sniedz pietiekamu un atbilstošu pamatojumu mūsu atzinumam. Risks, ka netiks atklātas būtiskas neatbilstības krāpšanas dēļ, ir augstāks nekā risks, ka netiks atklātas kļūdas izraisītas neatbilstības, jo krāpšana var ietvert slepenas norunas, dokumentu viltošanu, informācijas neuzrādīšanu ar nodomu, informācijas nepatiesu atspoguļošanu vai iekšējās kontroles pārkāpumus;
- iegūstam izpratni par iekšējo kontroli, kas ir būtiska revīzijas veikšanai, lai izstrādātu konkrētajiem apstākļiem atbilstošas revīzijas procedūras, bet nevis, lai sniegtu atzinumu par Koncerna iekšējās kontroles efektivitāti;
- izvērtējam pielietoto grāmatvedības politiku atbilstību un grāmatvedības aplēšu un attiecīgās vadības uzrādītās informācijas pamatotību;
- izdarām secinājumu par vadības piemērotā darbības turpināšanas principa atbilstību, un, pamatojoties uz iegūtajiem revīzijas pierādījumiem, par to, vai pastāv būtiska nenoteiktība attiecībā uz notikumiem vai apstākļiem, kas var radīt nozīmīgas šaubas par Koncerna spēju turpināt darbību. Ja mēs secinām, ka būtiska nenoteiktība pastāv, revidentu ziņojumā tiek vērsta uzmanība uz konsolidētajos finanšu pārskatos sniegto informāciju par šiem



KONCERNA MĀTES
SABIEDRĪBA

VADĪBAS
ZIŅOJUMS

PEĻŅAS VAI
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU
PĀRSKATS

FINANŠU
PĀRSKATU
PIELIKUMI

NEATKARĪGU
REVIDENTU
ZIŅOJUMS



apstākļiem, vai, ja šāda informācija nav sniegta, mēs sniedzam modificētu atzinumu. Mūsu secinājumi ir pamatoti ar revīzijas pierādījumiem, kas iegūti līdz revidentu ziņojuma datumam. Tomēr nākotnes notikumu vai apstākļu ietekmē Koncerns savu darbību var pārtraukt;

- izvērtējam vispārēju konsolidēto finanšu pārskatu struktūru un saturu, ieskaitot atklāto informāciju un skaidrojumus pielikumā, un to, vai konsolidētie finanšu pārskati patiesi atspoguļo pārskatu pamatā esošos darījumus un notikumus.
- plānojam un veicam grupas revīziju tā, lai iegūtu pietiekamus un atbilstošus revīzijas pierādījumus par grupas sabiedrību vai struktūru finanšu informāciju, lai sniegtu atzinumu par grupas finanšu pārskatiem. Mēs esam atbildīgi par grupas revīzijas nolūkā veiktā revīzijas darba vadību, uzraudzību un pārbaudi. Mēs esam pilnībā atbildīgi par mūsu revidentu atzinumu.

Mēs sazināties ar personām, kurām uzticēta Koncerna pārraudzība, un, cita starpā, sniedzam informāciju, par plānoto revīzijas apjomu un laiku, kā arī par svarīgiem revīzijas novērojumiem, tajā skaitā par būtiskiem iekšējās kontroles trūkumiem, kādus mēs identificējam revīzijas laikā.

KPMG Baltics SIA
Licence Nr. 55

Armine Movsisjana
Valdes priekšsēdētāja
Zvērināta revidente
Sertifikāta Nr. 178
Rīga, Latvija

2025. gada 17. aprīlī

ŠIS DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU