



APSTIPRINĀTS  
ar VAS "Latvijas dzelzceļš"  
akcionāru sapulces 15.04.2026.  
protokola lēmumu Nr. A1.1/4-1

# KONSOLIDĒTAIS 2025. GADA PĀRSKATS

# Saturs

Informācija par Koncerna mātes sabiedrību	<a href="#">3</a>
Vadības ziņojums	<a href="#">5</a>
Koncerna ilgtspējas ziņojums	<a href="#">18</a>
Neatkarīga revidenta apliecinājuma ziņojums par ilgtspējas ziņojumu	<a href="#">213</a>
Konsolidētie finanšu pārskati	<a href="#">218</a>
Konsolidētais peļņas vai zaudējumu pārskats	<a href="#">218</a>
Konsolidētais pārskats par finanšu stāvokli	<a href="#">219</a>
Konsolidētais pašu kapitāla izmaiņu pārskats	<a href="#">222</a>
Konsolidētais naudas plūsmu pārskats	<a href="#">223</a>
Konsolidēto finanšu pārskatu pielikumi	<a href="#">225</a>
Neatkarīgu revidentu ziņojums par konsolidēto gada pārskatu	<a href="#">272</a>





<b>Koncerna mātes sabiedrības nosaukums</b>	<b>LATVIJAS DZELZCEĻŠ</b>
Koncerna mātes sabiedrības juridiskais statuss	Valsts akciju sabiedrība
Adrese	Emīlijas Benjamiņas iela 3, Rīga, LV-1547
Vienotais reģistrācijas numurs	40003032065
Reģistrācijas datums Uzņēmumu reģistrā	01.10.1991.
Reģistrācijas datums Komercreģistrā	10.09.2004.
Reģistrācijas vieta	Rīga
Komersanta reģistrācijas apliecības izdošanas datums	10.09.2004.
Akcionārs	Latvijas Republika (100%)
Kapitāla daļu turētājs	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, Emīlijas Benjamiņas iela 3, Rīga, LV-1743
Pārraudzības institūcija	Sabiedrības padome
Padome	Zlata ELKSNIŅA-ZAŠČIRINSKA, padomes priekšsēdētāja no 06.01.2026. Andis VEINBERGS, padomes loceklis no 12.02.2025. Andris LIEPIŅŠ, padomes priekšsēdētājs līdz 31.12.2025. Reinis CEPLIS, padomes loceklis līdz 31.12.2025.
Pārvaldes institūcija	Sabiedrības valde
Valde	Artis GRINBERGS, valdes priekšsēdētājs Rinalds PĻAVNIEKS, valdes loceklis Mārtiņš ĶEŅĪS, valdes loceklis līdz 31.10.2025.
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	2025. gada 1. janvāris – 2025. gada 31. decembris



**Meitas sabiedrības**

<b>SIA "LDZ CARGO"</b>	
Vienotais reģistrācijas numurs	40003788421
Adrese	Dzirnavu iela 147, k-1, Rīga, LV-1050
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"
Pārskata gads	01.01.2025. - 31.12.2025.
<b>SIA "LDZ ritošā sastāva serviss"</b>	<b>03.10.2025. reorganizācijas ceļā pievienota pie SIA "LDZ CARGO"</b>
<b>SIA "LDZ Loģistika"</b>	<b>03.10.2025. reorganizācijas ceļā pievienota pie SIA "LDZ CARGO"</b>
<b>SIA "LDZ apsardze"</b>	
Vienotais reģistrācijas numurs	40003620112
Adrese	Zasas iela 5-3, Rīga, LV-1057
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"
Pārskata gads	01.01.2025. - 31.12.2025.
<b>AS "LatRailNet"</b>	
Vienotais reģistrācijas numurs	40103361063
Adrese	Pērses iela 8, Rīga, LV-1011
Daļu īpatsvars, %	100% kapitāla daļu īpašnieks - VAS "Latvijas dzelzceļš"
Pārskata gads	01.01.2025. - 31.12.2025.



## VADĪBAS ZIŅOJUMS PAR “LATVIJAS DZELZCEĻŠ” KONCERNA SAIMNIECISKO DARBĪBU 2025. GADĀ

### 1. “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 apsardze”, AS “LatRailNet”. Līdz 2025. gada 3. oktobrim LDz piederēja arī SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un SIA “LDZ Loģistika”, kas reorganizācijas ceļā ir pievienotas pie SIA “LDZ CARGO”. Līdz ar to ir noslēdzies 2025. gada pavasarī uzsāktais Koncerna reorganizācijas process, kura mērķis bija gan vienkāršot Koncerna struktūru un samazināt izmaksas, gan arī izveidot SIA “LDZ CARGO” kā vienotu, spēcīgu, konkurētspējīgu un rentablu uzņēmumu. Reorganizācija veikta, pamatojoties uz Ministru kabineta 2025. gada 25. jūnija rīkojumu Nr. 373 “Par valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “LDZ ritošā sastāva serviss” un sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “LDZ Loģistika””. 2025. gada 3. oktobrī tika pieņemts Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra lēmums Nr. 6-12/86409 “Par reorganizācijas ierakstīšanu komercreģistrā”.

LDz pamatkapitāls 2025. 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.

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.<sup>1</sup> 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 pakalpojumu, vagonu tehniskās apkopes un apskates pakalpojumu (līdz 2025. gada 1. novembrim), elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumus, nomas pakalpojumus, informācijas tehnoloģiju pakalpojumus, elektronisko sakaru pakalpojumus, kā arī citus pakalpojumus.

LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja īpašumā 2025. gada 31. decembrī ir sliežu ceļu tīkls ar izvērsto garumu 3 176,76 km, ieskaitot ar tiem tehnoloģiski saistītus staciju ceļus un pievedceļus, kā arī citi infrastruktūras objekti.

Apvienotais uzņēmums **SIA “LDZ CARGO”**, kurš līdz šim piedāvāja starptautiskos un iekšzemes kravu pārvadājumus, t.sk. bīstamo un negabarīta kravu pārvadājumus, kā arī sniedza citus ar dzelzceļa kravu pārvadājumiem saistītus pakalpojumus, nodrošina arī ritošā sastāva remontu, modernizāciju, apkopi un ekipēšanu, kā arī kravu ekspedēšanas pakalpojumus. Tādejādi uzņēmums kļūst par vienu no lielākajiem un visaptverošākajiem transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējiem reģionā, ar skaidrām ambīcijām nostiprināt līderpozīcijas Baltijas tirgū un paplašināt darbību Eiropā un citos tirgos. SIA “LDZ CARGO” veic kravu pārvadājumus Latvijas un Igaunijas teritorijā, 2025. gadā ir uzsākti kravu pārvadājumi Lietuvas teritorijā.

**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.



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PELŅAS VAI  
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU  
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA  
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU  
PĀRSKATS

FINANŠU  
PĀRSKATU  
PIELIKUMI

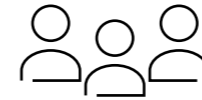
NEATKARĪGU  
REVIDENTU  
ZIŅOJUMS

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, savukārt Koncerna ilgtspējas ziņojums tiek gatavots kopš 2024. gada. "Latvijas dzelzceļš" koncerna ilgtspējas ziņojums par 2025. gadu un Paziņojums par korporatīvo pārvaldību ir iekļauts šī pārskata sadaļā "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" KONCERNA ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMS PAR 2025. GADU.

Ņemot vērā kravu pārvadājumu tendences, 2025. gadā turpinājās iepriekšējos gados uzsāktā Koncerna sabiedrību procesu pārskatīšana, kuru ietekmē samazinājās arī darbinieku skaits.

2025. gadā Koncerna vidējais darbinieku skaits ir 4 959 darbinieki, salīdzinājumā ar 2024. gadu tas ir samazinājies par 783 darbiniekiem.



darbinieki

**4 959**

Koncerna vidējais  
darbinieku skaits  
**2025. gadā**

**5 742**

Koncerna vidējais  
darbinieku skaits  
2024. gadā



## 2. Saimnieciskās darbības rezultāti

Pēdējos gados Koncerns ir piedzīvojis nozīmīgas pārmaiņas, no vēsturiski prioritārā kravu pārvadājumu darbības fokusa pārorientējoties uz mūsdienīgas pasažieru infrastruktūras attīstību.

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.

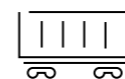
Koncerna konsolidētie ieņēmumi 2025. gadā ir 201 189 tūkst. *euro* (EUR). Salīdzinot ar 2024. gadu, konsolidētie ieņēmumi ir samazinājušies par 32 549 tūkst. EUR jeb 13,9%.

2025. gadā LDz publiskās lietošanas infrastruktūra ir izmantota, lai pārvadātu 21 334 tūkst. pasažieru (AS "Pasažieru vilciens"), veicot 7 843 tūkst. vilcienu-km pasažieru satiksmē (t.sk. SIA "Gulbenes-Alūksnes bānītis" – 48,3 tūkst. vilcienu-km un UAB "LTG Link" – 56,1 tūkst. vilcienu-km), un 9 454 tūkst. tonnu kravas, veicot 1 935 tūkst. vilcienu-km kravu satiksmē.

2025. gadā vilcienu-km skaits (ieskaitot tehnoloģiskos vilcienu-km, bet bez LDz pašu vajadzībām veiktajiem vilcienu-km) salīdzinājumā ar 2024. gadu kopumā ir samazinājies par 3,4%. Pasažieru pārvadājumos vilcienu-km skaits ir palielinājies par 3,1%, bet kravu pārvadājumos vilcienu-km skaits ir samazinājies par 22,9%.

Platsliežu dzelzceļa līnijās 2025. gadā AS "Pasažieru vilciens" pārvadāto pasažieru skaits sasniedza 21 334 tūkst., salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pasažieru skaits ir pieaudzis par 9,7%.

Kravu pārvadājumu apjoms 2025. gadā ir 9 454 tūkst. tonnas, kas ir par 2 013 tūkst. tonnām jeb 17,6% mazāk nekā 2024. gadā, kad tika pārvadātas 11 467 tūkst. tonnas.



kravu pārvadājumu apjoms

**9 454**  
tūkst. tonnas

2025. gads



graudi, graudu pārstrādes produkti, sēklas un augļi

**39,8%**

2025. gads



nafta un naftas produkti

**22,5%**

2025. gads



minerālmēsli

**10,2%**

2025. gads



koksne

**5,5%**

2025. gads



pārējās kravas

**22%**

2025. gads



Lielākais īpatsvars kravu pārvadājumos ir importa pārvadājumiem, kas veido 56,2% no kopējiem pārvadājumiem. To apjoms 2025. gadā ir 5 314 tūkst. tonnu, salīdzinājumā ar 2024. gadu tas ir samazinājies par 25,3%.

2025. gadā būtiskāko pārvadājumu daļu veido graudi, graudu pārstrādes produkti, sēklas un augļi (39,8%) un naftas un naftas produktu pārvadājumi (22,5%). Kopējā pārvadājumu apjomā minerālmēslu pārvadājumu īpatsvars ir 10,2%, koksnes un tās izstrādājumu pārvadājumu īpatsvars – 5,5%. Pārējo kravu īpatsvars ir 22,0%. Akmeņogles 2025. gadā nav pārvadātas.

Koncerna zaudējumi pēc nodokļiem ir 7 823 tūkst. EUR, salīdzinājumā ar 2024. gadu zaudējumi ir ievērojami samazinājušies – par 31 154 tūkst. EUR jeb 79,9%.

Koncerna konsolidētais pašu kapitāla apjoms 2025. gada 31. decembrī ir 345 429 tūkst. EUR, kas ir par 7 823 tūkst. EUR mazāk nekā 2024. gada 31. decembrī.

Koncerna sabiedrības ievēro piesardzīgu likviditātes riska vadību, nodrošinot, ka ir pieejami atbilstoši kredītresursi saistību nokārtošanai noteiktajos termiņos. 2025. gada 31. decembrī Koncerna apgrozāmie līdzekļi pārsniedz tā īstermiņa saistības par 2 681 tūkst. EUR, kā rezultātā kopējā likviditāte – apgrozāmie līdzekļi pret īstermiņa saistībām – ir 1,0. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 13 556 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 1,2. 2025. gada 31. decembrī 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 2025. gadā sasniedza 65 094 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 2025. gadā ir 62 712 tūkst. EUR. Infrastruktūras attīstībā ieguldīti 47 193 tūkst. EUR, no tiem 395 tūkst. EUR ieguldīti inovatīvo tehnoloģiju ieviešanā, 46 798 tūkst. EUR – pārējā attīstībā. Atjaunošanā ieguldīti 15 519 tūkst. EUR, no tiem 13 352 tūkst. EUR ieguldīti kapitālajā remontā, 1 096 tūkst. EUR – esošo IT sistēmu atjaunošanā, 1 071 tūkst. EUR ieguldīti tehnoloģisko iekārtu iegādē sliežu ceļu remontam un uzturēšanai, kā arī iekārtās turpmāka informācijas sistēmu un sakaru līdzekļu attīstībai un nemateriālajos aktīvos.
- SIA “LDZ CARGO” kopējais izpildīto kapitālieguldījumu apjoms 2025. gadā sasniedza 2 222 tūkst. EUR, kas ieguldīti pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu atjaunošanā, modernizācijā un iegādē. Sabiedrība 2025. gadā veica ieguldījumu ČME3M sērijas lokomotīves vidējā remontā 430 tūkst. EUR apmērā un 88 vagonu kapitālajā remontā – 1 461 tūkst. EUR apmērā.
- SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” līdz iekļaušanai SIA “LDZ CARGO” veikti kapitālieguldījumi 97 tūkst. EUR.
- SIA “LDZ apsardze” kopējais izpildīto kapitālieguldījumu apjoms 2025. gadā sasniedza 71 tūkst. EUR, kas tika ieguldīti pamatlīdzekļu atjaunošanā, modernizācijā un iegādē, visi kapitālieguldījumi finansēti no pašu līdzekļiem.
- AS “LatRaiNet” kapitālieguldījumu apjoms 2025. gadā ir 16 tūkst. EUR, kas ieguldīti pamatlīdzekļu iegādē.

Nepabeigtajā celtniecībā iekļauti investīciju projektiem iegādātie materiāli 3 469 tūkst. EUR apmērā.



### 3. 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.

2025. gada 11. novembrī Ministru kabinets apstiprināja Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2025.–2029. gadam (protokols Nr. 47/29.§) (turpmāk – Indikatīvais plāns), kas nosaka vienotu, stratēģiski saskaņotu ietvaru dzelzceļa infrastruktūras attīstībai visā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa tīklā. Indikatīvajā plānā ir noteikti dzelzceļa infrastruktūras attīstības un atjaunošanas virzieni, prioritāri attīstot pasažieru pārvadājumus, lai veicinātu reģionu savienojamību un nodrošinātu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības nākotnē. Tas iezīmē mērķtiecīgu pāreju uz modernāku, efektīvāku un ilgtspējīgāku dzelzceļa infrastruktūru, paredzot tehnisko modernizāciju un elektrifikāciju, pasažieru infrastruktūras attīstību, kustības ātruma paaugstināšanu, kā arī Rail Baltica integrāciju ar LDz tīklu. Vienlaikus būtiska uzmanība pievērsta arī kravu pārvadājumu kapacitātes stiprināšanai un multimodālu transporta risinājumu attīstībai. Plānā paredzēto pasākumu īstenošanai kopējais investīciju apjoms dzelzceļa infrastruktūras attīstībai 2025.–2029. gadā, ietverot Eiropas Savienības fondu, valsts budžeta un LDz ieguldījumus, ir aptuveni 784 miljoni EUR. Šis finansējums nodrošina iespēju gan atjaunot un modernizēt esošo infrastruktūru, gan īstenot jaunus attīstības projektus, stiprinot dzelzceļa lomu Latvijas transporta sistēmā un tautsaimniecībā kopumā.

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.

2026. 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 2026. gadā būtiska uzmanība tiks pievērsta mērķa tirgu un kravu segmentu diversifikācijai, piesaistot kravu pārvadājumus jaunajos 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 2025. gadā notikušos intensīvos pārmaiņu procesus, Koncerna vadības komanda nodrošinās efektīvu finanšu un personāla vadību, kā arī īstēnos visaptverošu un caurspīdīgu komunikāciju gan Koncerna iekšienē, gan ar klientiem, sadarbības partneriem, iesaistītajām pusēm un plašu sabiedrību.

- **VAS “Latvijas dzelzeļš”** 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.



### Stratēģiskais mērķis un attīstība

LDz 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. 2026. gadā paredzēts ar Ministru kabineta lēmumu apstiprināt atjaunoto vispārējo stratēģisko mērķi, kurā nav sagaidāmas būtiskas izmaiņas.

2026. un turpmākajos gados sasniedzamie mērķi un veicamie uzdevumi tiks realizēti atbilstoši LDz plānošanas un normatīvajiem dokumentiem.

Lai nodrošinātu Indikatīvā plāna īstenošanu, secīgi pēc Indikatīvā plāna apstiprināšanas Ministru kabinetā, 2025. gada 30. decembrī atbilstoši Dzelzceļa likuma 10. pantam Satiksmes ministrija un LDz noslēdza Daudz gadu līgumu par valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu 2025.–2029. gadam (turpmāk – Daudz gadu līgums). Daudz gadu līgumā ir noteikti konkrēti sasniedzamie rādītāji, ko valsts sagaida no dzelzceļa infrastruktūras, tāpat tas nosaka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finansēšanai veicamo maksājumu struktūru, kā arī nosaka skaidrus sadarbības principus un stabilus finansējuma mehānismus visam plānošanas periodam, radot prognozējamu vidi infrastruktūras darbu plānošanai un īstenošanai.

2025. gada 30. decembrī ir saņemta akcionāra (SM) gaidu vēstule (Nr. A1.1/6-1), kas sniedz skaidru akcionāra mandātu un definē sasniedzamos mērķus vidējā termiņā – trīs līdz septiņu gadu perspektīvā.

Ņemot vērā apstiprināto Indikatīvo plānu, noslēgto Daudz gadu līgumu un akcionāra gaidu vēstulē noteikto mandātu, 2025. gada nogalē izstrādāts un ar 2025. gada 16. decembra Valdes lēmumu Nr. VL-1.6/433-2025 akceptēts LDz Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2026.–2030. gadam projekts. 2026. gada 13. februārī Padomē akceptēts Vidēja termiņa darbības stratēģijas projekts,

kas pēc tā apstiprināšanas tika iesniegts SM un Valsts kancelejas pārresoru koordinācijas daļai atzinuma saņemšanai. Plānots, ka LDz Vidēja termiņa darbības stratēģija 2026.–2030. gadam galīgajā redakcijā tiks apstiprināta 2026. gada laikā.

LDz Vidēja termiņa darbības stratēģijas projektā saskaņā ar gaidu vēstuli ir definēti galvenie stratēģiskās attīstības virzieni:

- pārvaldība un risku vadība;
- infrastruktūras kvalitāte mobilitātes vajadzībām;
- komerciālā darbība;
- ilgtspēja un cilvēkkapitāls.

Stratēģiskie attīstības virzieni ir cieši saistīti ar valsts politikas prioritātēm un LDz ilgtspējīgas attīstības mērķiem.

Stratēģijas īstenošanai definēti astoņi prioritārie attīstības mērķi, kas detalizē un pastiprina katru no stratēģiskajiem attīstības virzieniem, nodrošinot ne tikai visaptverošu, bet arī mērķtiecīgu un uz konkrētiem uzlabojumiem balstītu virzību. Šie mērķi palīdz efektīvi izmantot esošā kapitāla potenciālu un veicina ilgtspējīgu uzņēmuma transformāciju.





## Projektu izpilde

VAS "Latvijas dzelzceļš" būtiskas investīcijas dzelzceļa infrastruktūras modernizācijā un attīstībā veic ar ES fondu un valsts budžeta atbalstu.

Ģeopolitiskā situācija, tehnisko risinājumu saskaņošana ar trešajām pusēm, kā arī citi neparedzami apstākļi būtiski ietekmē būvniecības termiņu izpildi.

Projekti "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija" un "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšana" tika posmoti starp diviem ES fondu plānošanas periodiem.

Projekta "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija" ietvaros līdz 2025. gada beigām tika sasniegta izpildīto darbu vērtība 66% apjomā, nododot gala ekspluatācijā 16 stacijas un pagaidu ekspluatācijā 15 stacijas. Neskatoties uz sasniegto progresu 2025. gada ietvaros, visos būvdarbu līgumos konstatējams neapmierinošs būvdarbu temps.

Darbu temps viszemākais ir līnijā "Rīga – Krustpils", kur izpildīto darbu vērtība 2025. gada beigās sasniegta tikai 10% apjomā. Tiek virzīts lēmums par līguma izbeigšanu ar būvdarbu veicēju. Paralēli LDz 2025. gada 15. augustā izsludināja iepirkumu būvdarbu pabeigšanai līnijā "Rīga – Krustpils", iepirkumā saņemti divi piedāvājumi, abiem pārsniedzot plānoto līgumcenu. LDz nav pieejami finanšu resursi līguma slēgšanai. Lai sekmētu projekta izpildi, LDz ir sagatavojis piedāvājumu finansējuma pārdalei starp LDz projektiem.

Projekta "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai, 2. posms" ietvaros 2025. gada decembrī tika sasniegts projekta rezultāta rādītājs – izbūvēti 74% kontaktīkla no projekta plānotā apjoma, nododot pagaidu ekspluatācijā 68 km atjaunotā/modernizētā kontaktīkla līnijās Rīga – Jelgava un Rīga – Aizkraukle. 2026. gadā paredzēta projekta pabeigšana un visu darbu nodošana gala ekspluatācijā.

Vienlaicīgi, Satiksmes ministrija sadarbībā ar LDz un Rail Baltica projekta ieviesējorganizācijām – RB Rail AS un sabiedrību ar ierobežotu atbildību "EIROPAS DZELZCEĻA LĪNIJAS" izstrādā 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 1520 mm un Rail Baltica infrastruktūru, secīgi pārorientējot AF un Kohēzijas fonda līdzekļus 2021.–2027. gadam.

Proaktīvi LDz ir uzsācis darbības vēl divu 2021.–2027. gada plānošanas perioda projektu sagatavošanā un ieviešanā – "Rīgas dzelzceļa mezgla savienojošās infrastruktūras izveide" (RIX-RCS-Aizkraukles virziens) un dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija (Perons 2), paredzot modernizēt vēl 23 stacijas un pieturas punktus.

Abos projektos tiek gatavota iepirkuma dokumentācija un pakāpeniski tiek izsludināti iepirkumi.

Perons 2 un RIX-RCS-Aizkraukles virziens projektos izsludināti 5 iepirkumi, paredzot 17 staciju un pieturas punktu pasažieru infrastruktūras modernizāciju un posma Torņakalns – Imanta pasažieru infrastruktūras atjaunošanu un kontaktīkla modernizāciju. Divos iepirkumos izsludināti rezultāti, trijos iepirkumos rezultāti tiks izsludināti 2026. gada pirmajā pusgadā.

2025. gadā Atvēršanas un noturības instrumenta finansētajā projektā "Dzelzceļa elektrificētā tīkla modernizācija un attīstība" veikti apjomīgi būvdarbi, sasniedzot darbu izpildi 38% apmērā. Projekta ietvaros tiek uzlabota bezemisiju dzelzceļa infrastruktūra Rīgas mezglā un līnijā Rīga – Tukums, kā arī paplašināta elektrificētā zona Zaslauks – Bolderāja, nomainot un izbūvējot kontakttīklu.

Saskaņā ar informatīvo ziņojumu "Par dzelzceļa nozares kapitālsabiedrību integrāciju" (izskatīts Ministru kabinetā 2025. gada 10. jūnijā) dzelzceļa nozares reformas ietvaros par Rail Baltica projekta ietvaros būvētās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju paredzēts noteikt LDz. Lai veicinātu kvalitatīvas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveidi pēc iespējas īsākā termiņā, kā arī nodrošinātu sinerģijas un ietaupījumus, kas saistīti ar vienota publiskās lietošanas dzelzceļa



infrastruktūras pārvaldītāja noteikšanu un vienota pārvaldības modeļa ieviešanu, ir uzsākts Rail Baltica projekta Latvijā ieviešanas visaptverošais un padziļinātais vadības, finanšu, ekonomiskais, tehnoloģiskais un juridiskais izvērtējums ar mērķi to īstenot līdz 2026. gada vidum. Pēc padziļinātās izpētes rezultātu saņemšanas izskatīšanai Ministru kabinetā tiks iesniegts priekšlikums par valsts tiešās izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas", ieguldot SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" kapitāla daļas LDz pamatkapitālā un tādējādi valstij iegūstot netiešu izšķirošo ietekmi un LDz iegūstot tiešu izšķirošu ietekmi un līdzdalību SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas".

- **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 maršrutus.

2025. gadā veiktās Koncerna reorganizācijas galvenais mērķis bija izveidot SIA "LDZ CARGO" kā vienotu, spēcīgu, konkurētspējīgu un rentablu uzņēmumu. Šī mērķa īstenošanai 2026. gadā LDZ CARGO turpinās darbu pie iepriekš izvirzītajām prioritātēm – darbības efektivitātes veicināšana, optimizējot 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, tai skaitā izmantojot reorganizācijas sniegtās sinerģijas. LDZ CARGO stiprinās sadarbību ar lielākajiem stratēģiskajiem klientiem, pilnveidojot komercdarbības funkcijas, kas balstītas uz klientu apmierinātību un piedāvāto pakalpojumu kvalitāti, tādā veidā sekmējot LDZ CARGO darbības rezultātus.

LDZ CARGO strādā pie jaunu IT risinājumu ieviešanas ar mērķi automatizēt esošos procesus un uzlabot resursu pārvaldību. Lai modernizētu IT sistēmas, kas tiek izmantotas uzņēmumā un uzlabotu to drošības līmeni, tiek pētīta citu valstu pārvaldītāju pieredze un piegādātāju produkti, sagatavota tehnisko prasību dokumentācija.

Lai uzlabotu Drošības pārvaldības sistēmas efektivitāti, 2026. gadā tiks izstrādāta un realizēta Drošības pārvaldības sistēmas apmācības programma, kas aktualizēs darbinieku zināšanas par sistēmas būtību un mērķiem. Apmācības programma tiks strukturēta atbilstoši kritērijiem, kas

ietverti Regulas (ES) 2018/762 I pielikumā, kurā ir noteikti drošības pārvaldības sistēmas elementi un prasības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

- **SIA "LDZ apsardze"** strādā atbilstoši LDZ koncerna stratēģijai un tai izvirzītajiem mērķiem, kura paredz LDZ koncerna un tajā ietilpstošo sabiedrību biznesa modeļa maiņu.

2025. gadā Sabiedrība izpildīja primāri izvirzīto finanšu mērķi attiecībā uz dividendžu izmaksu Sabiedrības dalībniekam 249 tūkst. EUR. 2025. gada pozitīvā izaugsme un pamatdarbības rentabilitāte arī nākošajā gadā nodrošinās izvirzītā mērķa izpildi.

- **AS "LATRAILNET"** attīstība balstās uz vidēja termiņa Stratēģiju. Sabiedrības vidēja termiņa Stratēģijā ir noteikti LatRailNet saimnieciskās darbības un attīstības galvenie virzieni, plānota LatRailNet darbība, dividendēs izmaksājamā peļņas daļa un budžets. Izstrādājot Stratēģiju, ir noteikti arī LatRailNet ilgtermiņa mērķi, ņemot vērā VAS "Latvijas dzelzceļš" komercdarbības virzienu, vadības procesu un tās atkarīgo sabiedrību attīstības Stratēģijas laika posmam līdz 2030. gadam.

LatRailNet turpmākā attīstība virzīta uz neatkarīgas, caurspīdīgas un efektīvas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības vides stiprināšanu, veidojot efektīvu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības vidi. 2025. gadā tika izstrādāts un ar akcionāru apspriests LatRailNet vidēja termiņa stratēģijas projekts 2026.–2028. gada periodam, kuru plānots apstiprināt 2026. gada pirmajā pusgadā.

LatRailNet turpina stiprināt būtisko funkciju neatkarību, pilnveidojot jaudas sadales procesus un uzlabot tīkla darbības kvalitāti, lai nodrošinātu stabilu un prognozējamu pakalpojumu sniegšanu tirgus dalībniekiem. Attīstības virziens ietver arī modernāku datu izmantošanu, risku vadības pilnveidi un darbības procesu efektīvizēšanu, kas ļauj LatRailNet elastīgi reaģēt uz nozares pārmaiņām un koncerna stratēģiskajiem lēmumiem. LatRailNet mērķis ir saglabāt profesionālu, neatkarīgu un ilgtspējīgu darbības modeli, kas nodrošina sabalansētu infrastruktūras izmantošanu un atbalsta dzelzceļa nozares ilgtermiņa izaugsmi.



#### 4. Pētniecības darbi un attīstības pasākumi

**SIA "LDZ CARGO"** 2025. gadā veikusi pētniecības un attīstības darbus 98 tūkst. EUR apmērā, no tiem iekšējie izdevumi pētniecības un attīstības darbiem – 90 tūkst. EUR, izdevumi par citiem uzņēmumiem pasūtītiem pētniecības un attīstības darbiem – 8 tūkst. EUR.

LDZ CARGO un Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU) ir noslēgts sadarbības līgums, kura ietvaros abas puses vienojās par sadarbību, kuras mērķis ir attīstīt pušu darbības veidus, paaugstināt esošo resursu kvalitāti, pilnveidot zināšanas un tehnoloģijas, popularizējot dzelzceļa nozares specialitātes. 2025. gadā LDZ CARGO ir izteikusi ieinteresētību RTU projekta "VIBRIS-AI - Vibration-based Immune System for Preventive Vehicle Diagnostics" virzībai. Projekts paredz jaunu inovatīvu ritošā sastāva vibrāciju diagnostikas metožu izstrādi, lai laicīgi diagnosticētu ritošā sastāva bojājumus, kā rezultātā tiktu samazināts ritekļu bojājumu skaits, pagarināts to kalpošanas ilgums.

2025. gadā tika pabeigta visu ekspluatācijā esošo ČME3 sērijas dīzeļlokomotīvu dzinēju dzesēšanas sistēmu pārveidošana no tehniskā ūdens uz antifrīzu. Rezultātā dīzeļdegvielas īpatnējais patēriņš dīkstāves laikā ČME3 sērijas lokomotīvē samazinājies par 34%. Gada beigās šis projekts tika realizēts arī ekspluatācijā esošajām 2TE116 sērijas lokomotīvē.

Lai attīstītu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu Lietuvā, tādējādi paplašinot savas darbības teritoriju, 2025. gadā turpinājās dažādi pētniecības un sagatavošanās darbi. Noslēgts līgums ar "LTG INFRA" par Lietuvas publiskās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kā arī veikti citi pasākumi sadarbības līgumu slēgšanai un klientu piesaistei. Tā kā atbilstoši Lietuvas publiskās infrastruktūras pārvaldītāja prasībām vilces līdzekļiem jābūt aprīkoti ar GSM-R tipa radiostacijām, lai 2M62UM un ČME3M sērijas dīzeļlokomotīves varētu izmantot pārvadājumiem Lietuvas teritorijā, tās tika aprīkotas ar GSM-R radiostacijām. Saņemts sertifikācijas centra atzinums par šo radiostaciju atbilstību izmantošanai Latvijas un Lietuvas infrastruktūrā.

Lai paaugstinātu konkurētspēju, 2025. gadā saņemta atzītā nosūtītāja atļauja, kas ļauj LDZ CARGO veikt tranzīta deklarāciju noformēšanu un kopsavilkuma deklarāciju iesniegšanu, ievērojot muitas noteiktās prasības. Turpinās dokumentu sagatavošana AEO statusa (atzītais Komersants) saņemšanai.

LDZ CARGO reorganizācijas rezultātā kopš 2025. gada 3. oktobra tiek nodrošinātas arī ritošā sastāva remonta, apkopes un ekipēšanas funkcijas, attiecīgi palielinājusies arī LDZ CARGO atbildība vides aizsardzības jomā. Rūpējoties par apkārtējo vidi un sekojot savas uzņēmējdarbības rezultātā radītajai ietekmei uz vidi, regulāri tiek veikts pazemes ūdeņu, grunts un gaisa kvalitātes monitorings, uz kā pamata tiek noteikta sanācijas darbu nepieciešamība.

**AS "LatRailNet"** turpina aktīvu darbību vairākās oficiālajās Eiropas Komisijas un infrastruktūras pārvaldītāju dialogu platformās, nodrošina dalību zinātniskajās konferencēs ar mērķi nodrošināt atziņu apmaiņu. AS "LatRailNet" pārskata gadā piedalījās Eiropas Komisijas konsultatīvajā darba grupā SERAF, kā arī Eiropas Savienības infrastruktūras koordinācijas platformas PRIME izveidotajā rīcības grupā, kas strādā pie jaunā pārvaldības modeļa ieviešanas pēc Jaudas regulas stāšanās spēkā.

Atbilstoši Stratēģijā noteiktajam, AS "LatRailNet" 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, kas tika apspriests vairākās sabiedriskā dialoga platformās. Savukārt 2025. gadā tika veikta prototipa tālākā attīstīšana testa vidē.

AS "LatRailNet" prioritāte 2025. gadā bija cilvēkkapitāla vadīšana. Pārskata periodā tika īstenota AS "LatRailNet" publicitātes politika.



## 5. 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 plānotais pakalpojumu apjoms var samazināties un ietekmēt ieņēmumus. Dzelzceļa kravu pārvaldījumu tirgus struktūru un apjomu ietekmē pret Krieviju un Baltkrieviju noteiktās starptautiskās sankcijas, kas aizliedz vairāku tradicionālu dzelzceļa kravu preču grupu importu un eksportu. Politisku risku dēļ papildus pastāv nenoteiktība par tranzītu caur Krieviju un caur Baltkrieviju, paaugstinot riska iestāšanās varbūtību.

Tirgus risku radītās ietekmes mazināšanai Koncerns veic izmaksu optimizāciju, pārskatot un mainot tehnoloģiskos un administratīvos procesus, paaugstinot to efektivitāti. Dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu pieprasījuma palielināšanai Koncerns veicina iekšzemes un Baltijas valstu pārvaldījumus un kravu pārvaldījumus starp Vidusāziju un Latviju. Papildus primārajām kravu grupām – graudiem, minerālmēsliem un metālrūpniecības produktiem, aktīvi tiek strādāts pie citiem kravu segmentiem un Eiropas un Ķīnas konteineru kravu piesaistes. Turpinās dzelzceļa infrastruktūras būvniecības pakalpojumu attīstīšana.

Tirgus struktūras izmaiņu rezultātā turpina palielināties pasažieru pārvaldījumu īpatsvars. Arī publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošana iekšzemes pasažieru pārvaldījumiem, ko veica AS “Pasažieru vilciens”, 2025. gadā ir palielinājusies par 37,5%, salīdzinot ar 2019. gadu. Tā kā infrastruktūras izmantošanu pasažieru pārvaldījumiem valsts dotē tiešo izmaksu apmērā, tad šādas tirgus struktūras izmaiņas turpina negatīvi ietekmēt LDz darbības rezultātu.

Tirgus riska ietekmē paaugstinās likviditātes riska varbūtība, jo pastāv nenoteiktība par ieņēmumiem no kravu pārvaldījumiem. Riska novēršanai veikta kredītresursu piesaiste, noteikti garāki maksājumu termiņi un šo termiņu precīzas ievērošanas kontrole atbildīgajās struktūrās, tiek veikta naudas plūsmas pastiprināta kontrole un nepārtraukta rezultāta plānošana (*rolling forecast*), ieviesta detalizētāka un biežāka investīciju plāna kalendārā grafika pārskatīšana, ar mērķi veikt maksimāli precīzu nākamo 12 mēnešu naudas plūsmas prognozēšanu.

### Starptautisko un nacionālo sankciju ievērošanas atbilstības risks

Koncerna sadarbība ar Krieviju un Baltkrieviju ir būtiski mazinājusies, tomēr joprojām pastāv dēļ dzelzceļa pārvaldījumu 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. Sankciju daļa nodrošina sankciju pārvaldības sistēmas darbību un kontroli Koncernā. Kontroles sistēma ietver kravu pieteikumu pārbaudes, padziļinātas izpētes pirms darījumiem ar pirmšķietamiem riska indikatoriem, kā arī pastiprinātas kontroles visos iepirkuma procesa posmos. Visiem darbiniekiem ir saistošas darījumu pārbaudes procedūras un ikdienā veicamo sankciju pārbaudes vadlīnijas. Sankciju daļa nodrošina nekavējošu informēšanu par sankciju sarakstu izmaiņām un to skaidrojumiem LDz intranet mājas lapā, un veic regulāras darbinieku apmācības.

### Investīciju projektu izpildes riski

LDz investīciju projektu īstenošanā būtiskākie riski saistīti ar darbu izpildes kavēšanos ES fondu finansētajos projektos, kuru izpildes termiņš ir 2026. gadā. Kavēto darbu paātrinātas izpildes iespējas ir ļoti ierobežotas, jo dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projektu būvdarbi ir jāsalāgo ar pasažieru vilcienu kustības grafiku, ar minimālu ietekmi uz to, kam nepieciešama savlaicīga un precīza darbu plānošana un organizēšana. Galvenie kavējumu cēloņi ir uzņēmēju resursu trūkums, problēmas ar apakšuzņēmējiem, nepietiekams tehnikas nodrošinājums.

Investīciju projektu risku pārvaldīšanai LDz nodrošina pastāvīgu projektu ieviešanas uzraudzību, veic projektu vadīšanas procesu novērtēšanu un uzlabošanu, tostarp tiek aktualizēti “Latvijas dzelzceļš” koncerna investīciju projektu plānošanas un izpildes kontroles noteikumi, un projektu risku vadības pamatprincipi. Uz šī pārskata parakstīšanas brīdi, nevienā no ES fondu finansētajiem projektiem nav iestājies risks, kas būtu saistīts ar naudas līdzekļu atmaksu, kā arī netiek prognozēts, ka tas iestāsies 2026. pārskata gada laikā.



## 6. Filiāles un pārstāvniecības ārvalstīs

SIA "LDZ CARGO" ir filiāle Igaunijā.

LDz un citām Koncerna sabiedrībām nav filiāles un pārstāvniecības ārvalstīs.

## 7. Ģeopolitiskā situācija un tās ietekme uz Koncerna spēju turpināt darbību

Koncerna zaudējumi pēc nodokļiem ir 7 823 tūkst. EUR, salīdzinājumā ar 2024. gadu zaudējumi ir ievērojami samazinājušies – par 31 154 tūkst. EUR jeb 79,9%.

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, pārredzamā 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 papildu resursus sankciju pārbaudēm, veicot gan sadarbības partneru, gan pārvadāto kravu pārbaudes.

Ņemot 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 2026. 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:

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, LDz 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 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.
5. 2026. 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 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 un Daudz gadu līgumam.

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.



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PEĻŅAS VAI  
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU  
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA  
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU  
PĀRSKATS

FINANŠU  
PĀRSKATU  
PIELIKUMI

NEATKARĪGU  
REVIDENTU  
ZIŅOJUMS

2025. gadā veiktās Koncerna reorganizācijas mērķis bija gan vienkāršot Koncerna struktūru un samazināt izmaksas, gan arī izveidot SIA "LDZ CARGO" kā vienotu, spēcīgu, konkurētspējīgu un rentablu uzņēmumu. Ja sākotnēji tika plānots reorganizācijas rezultātā Koncerna līmenī ietaupīt aptuveni 3 miljonus EUR, tad faktiskais ietaupījums sasniedza ap 5 miljoniem EUR. Diemžēl šī ietaupījuma ietekmi uz finanšu rezultāta uzlabošanu būtiski mazināja ieņēmumu kritums no kravu pārvadājumiem un vagonu nomas pakalpojumiem.

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 maršrutus. Arī citas Koncerna sabiedrības aktīvi strādā pie klientu piesaistes. 2026. gadā nav plānots būtisks turpmāks ieņēmumu kritums, salīdzinot ar 2025. gadu.

LDz 2025. gadā finanšu līdzsvara nodrošināšanai no valsts budžeta saņēma 26 013 tūkst. EUR maksājumu par 2024. gadu.

2025. gada 30. decembrī Satiksmes ministrija un LDz noslēdza Daudzgaļu līgumu par valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu 2025.–2029. gadam. Atbilstoši līgumam normālos saimnieciskās darbības apstākļos piecu gadu laikā, sākot ar 2025. gadu, valsts nodrošinās, ka infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskatā ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņas no citas komercdarbības, neatmaksājamiem ieņēmumiem no privātiem avotiem, kā arī no valsts finansējuma, attiecīgā gadījumā iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus, ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem. Līdzekļus Infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaram plāno valsts budžeta sagatavošanas procesā, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas.

Valsts budžeta līdzekļi LDz finanšu līdzsvara par 2025. gadu nodrošināšanai 24 498 tūkst. EUR apmērā ir paredzēti likumā "Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam".

2025. 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 2025. gadā atzīti valsts normatīvajos aktos noteiktie valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai nepieciešamie līdzekļi 24 498 tūkst. EUR apmērā. Finanšu līdzsvars atzīts, vadoties pēc SFPS Grāmatvedības standartu vadlīnijām un tādā apmērā, kā tas paredzēts likuma "Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam" 72. pantā. Finanšu līdzsvara segšanas pieprasījums tiks sniegts pēc LDz gada pārskata apstiprināšanas Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgaļu līgumā noteiktajā kārtībā.

Kritēriji, lai LDz saņemtu finanšu līdzsvara maksājumu, ir Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgaļu līgumā noteikto finanšu līdzsvara nosacījumu neizpilde. Ņemot vērā to, ka 2025. gadā LDz neizpildīja Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgaļu līgumā paredzētos finanšu līdzsvara nosacījumus, attiecīgi izpildījās kritēriji Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgaļu līgumā paredzēto finanšu līdzsvara maksājumu saņemšanai. Arī iepriekšējo gadu finanšu līdzsvara finansējuma saņemšanas fakts apliecina 2025. 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 izriet no Daudzgaļu līguma 3.3. punkta, kas paredz, ka finanšu līdzsvara piešķirumus plāno ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas, kas attiecīgi var ietekmēt 2025. gada finanšu līdzsvara finansējuma saņemšanas laiku.

Papildus SIA "LDZ CARGO" likviditātes nodrošināšanai no 2024. gada OP Corporate Bank plc filiālē Latvijā ir piešķirta kredītlīnija īstermiņa naudas plūsmas finansēšanai 5 milj. EUR, kas 2025. gada 31. decembrī ir pieejama pilnā apjomā.



## Notikumi pēc 2025. gada pārskata sastādīšanas datuma

2026. gada 3. martā LDz nosūtīja Pilnsabiedrībai “BMGS-FIMA” paziņojumu par būvniecības līguma pārtraukšanu. Būvniecība tika pārtraukta tikai vienā līgumā no vairākiem līgumiem, kas noslēgti projekta “Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija, 2.posms” izpildei. Pārējos līgumos darbu izpilde turpinās. Attiecībā uz pārtraukto līgumu ir plānots 2026. gada laikā izsludināt jaunu iepirkumu, paralēli vērsties pie finansējuma devējiem ar līgumu sniegt termiņa pagarinājumu līdz 2029. gadam.

Kopš pārskata gada beigām nav bijuši notikumi, kam būtu būtiska ietekme uz 2025. 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 218. līdz 271. lapai ir sagatavoti, pamatojoties uz grāmatvedības ierakstiem un attaisnojuma dokumentiem, un sniedz patiesu priekšstatu par Koncerna finansiālo stāvokli 2025. gada 31. decembrī, tā 2025. 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

An aerial photograph of a railway track cutting through a dense forest. The scene is captured at dusk, with a soft, golden light from the setting sun illuminating the trees and the tracks. The railway infrastructure, including overhead power lines and support structures, is visible along the length of the track. The text is overlaid in the lower-left quadrant of the image.

“LATVIJAS DZELZCEĻŠ”  
KONCERNA ILGTSPĒJAS  
ZIŅOJUMS PAR 2025. GADU

# Ilgospējas ziņojuma saturs

## 01 ESRS 2: VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA

ESRS satura rādītājs	<a href="#">21</a>
Ziņojuma sagatavošanas pamats	<a href="#">26</a>
Pārvaldība	<a href="#">29</a>
VAS "Latvijas dzelzceļš" paziņojums par korporatīvo pārvaldību "Latvijas dzelzceļš" Koncernā 2025. gadā	<a href="#">42</a>
Stratēģija	<a href="#">70</a>
Ietekmes, risku un iespēju pārvaldība	<a href="#">82</a>

## 02 VIDE

ESRS E1: Klimata pārmaiņas	<a href="#">88</a>
ES Taksonomijas ziņojums	<a href="#">105</a>
ESRS E2: Piesārņojums	<a href="#">119</a>
ESRS E5: Resursu izmantojums un aprites ekonomika	<a href="#">130</a>

## 03 SOCIĀLIE ASPEKTI

ESRS S1: Pašu personāls	<a href="#">140</a>
ESRS S2: Vērtības ķēdes darbinieki	<a href="#">158</a>
ESRS S3: Skartās kopienas	<a href="#">162</a>
ESRS S4: Patērētāji un tiešie lietotāji	<a href="#">169</a>

## 04 PĀRVALDĪBA

ESRS G1: Pārvaldība	<a href="#">186</a>
---------------------	---------------------

## 05 BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMA IEKĻAUTIE DATI

Būtiskākie ilgtspējas ziņojumā iekļautie dati	<a href="#">194</a>
---	---------------------

## 06 NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS

Neatkarīga revidenta apliecinājuma ziņojums	<a href="#">213</a>
---	---------------------

An aerial photograph of a high-speed train traveling through a vast, dense forest. The train is positioned on a set of tracks that curve through the landscape. The forest is lush and green, with sunlight filtering through the trees, creating a dappled light effect. In the background, a body of water and some distant structures are visible under a clear sky.

01

ESRS 2:  
VISPĀRĪGĀ  
INFORMĀCIJA

# ESRS satura rādītājs

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

## ESRS 2: Vispārīgi atklājamā informācija

### Sagatavošanas pamats

BP-1 Vispārīgais pamats ilgtspējas deklarācijas sagatavošanai [26](#)

BP-2 Atklājamā informācija saistībā ar īpašiem apstākļiem [27](#)

### Pārvaldība

GOV-1 Administratīvo, vadības un uzraudzības struktūru funkcijas [29](#)

GOV-2 Uzņēmuma administratīvajām, vadības un uzraudzības struktūrām sniegtā informācija un šo struktūru izskatītie ilgtspējas jautājumi [66](#)

GOV-3 Ar ilgtspēju saistītu darbības rezultātu iekļaušana stimulēšanas shēmās [67](#)

GOV-4 Paziņojums par pienācīgu rūpību [68](#)

GOV-5 Riska pārvaldība un iekšējā kontrole attiecībā uz ilgtspējas ziņu sniegšanu [69](#)

### Stratēģija

SBM-1 Stratēģija, darījumdarbības modelis un vērtības ķēde [70](#)

SBM-2 Ieinteresēto personu intereses un viedokļi [79](#)

SBM-3 Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darījumdarbības modeli [82](#)

### Ietekmes, risku un iespēju pārvaldība

IRO-1 Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas procesu apraksts [82](#)

IRO-2 ESRS iekļautās informācijas atklāšanas prasības, uz kurām attiecas uzņēmuma ilgtspējas ziņojums [86](#)

---

## Tematiskie standarti

### ESRS E1: Klimata pārmaiņas

SBM-3 Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darījumdarbības modeli [88](#)

IRO-1 To procesu apraksts, ar ko identificē un novērtē būtisko ar klimatu saistīto ietekmi, riskus un iespējas [89](#)

GOV-3 Ar ilgtspēju saistīta snieguma iekļaušana stimulēšanas shēmās [96](#)

E1-1 Klimata pārmaiņu mitigācijai veltīts pārkārtošanās plāns [92](#)

# ESRS satura rādītājs

E1-2	Ar klimata pārmaiņu mitigāciju un pielāgošanos klimata pārmaiņām saistītās rīcībpolitikas	<a href="#">96</a>
E1-3	Darbības un resursi, kas saistīti ar klimata pārmaiņu rīcībpolitikām	<a href="#">97</a>
E1-4	Ar klimata pārmaiņu mitigāciju un pielāgošanos klimata pārmaiņām saistītie mērķrādītāji	<a href="#">92</a>
E1-5	Enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra	<a href="#">99</a>
E1-6	1., 2., 3. pakāpes bruto SEG emisijas un kopējās SEG emisijas	<a href="#">102</a>
E1-7	Ar oglekļa kredītiem finansētie SEG piesaistes un SEG mazināšanas projekti	<a href="#">104</a>
E1-8	Iekšējā oglekļa cenu noteikšana	<a href="#">104</a>
E1-9	Paredzamais finansiālais iespaids, ko rada būtiski fiziskie un pārkārtošanās riski un potenciālās ar klimata pārmaiņām saistītās izdevības	<a href="#">104</a>
<b>ESRS E2: Piesārņojums</b>		
IRO-1	To procesu apraksts, ar ko identificē un novērtē būtisko ar piesārņojumu saistīto ietekmi, riskus un iespējas	<a href="#">119</a>
E2-1	Rīcībpolitikas attiecībā uz piesārņojumu	<a href="#">124</a>
E2-2	Darbības un resursi saistībā ar piesārņojumu	<a href="#">125</a>
E2-3	Mērķrādītāji saistībā ar piesārņojumu	<a href="#">126</a>
E2-4	Gaisa, ūdens un augsnes piesārņojums	<a href="#">127</a>
E2-5	Vielas, kas rada bažas, un vielas, kas rada ļoti lielas bažas	<a href="#">129</a>
E2-6	Paredzamais finansiālais iespaids, ko var radīt ar piesārņojumu saistītā ietekme, riski un iespējas	<a href="#">129</a>
<b>ESRS E5: Resursu izmantojums un aprites ekonomika</b>		
IRO-1	To procesu apraksts, ar ko identificē un novērtē būtisko ar aprites ekonomiku saistīto ietekmi, riskus un iespējas	<a href="#">130</a>
E5-1	Ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku saistītās rīcībpolitikas	<a href="#">132</a>
E5-2	Darbības un resursi, kas saistīti ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku	<a href="#">132</a>
E5-3	Resursu izmantojuma un aprites ekonomikas mērķrādītāji	<a href="#">133</a>
E5-4	Ienākošie resursi	<a href="#">133</a>

# ESRS satura rādītājs

E5-5	Izejošie resursi	<a href="#">134</a>
E5-6	Paredzamais finansiālais iespaids, ko var radīt ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku saistītā ietekme, riski un iespējas	<a href="#">138</a>
<b>ESRS S1: Pašu personāls</b>		
SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	<a href="#">140</a>
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darījumdarbības modeli	<a href="#">140</a>
S1-1	Rīcībpolitika attiecībā uz pašu personālu	<a href="#">143</a>
S1-2	Procesi pašu strādājošo un darbinieku pārstāvju iesaistei ietekmes jautājumos	<a href="#">145</a>
S1-3	Procesi negatīvās ietekmes remediācijai un kanāli pašu strādājošo bažu paušanai	<a href="#">146</a>
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	<a href="#">146</a>
S1-5	Mērķrādītāji saistībā ar būtiskas negatīvas ietekmes pārvaldību, pozitīvas ietekmes veicināšanu un būtisku risku un iespēju pārvaldību	<a href="#">148</a>
S1-6	Uzņēmuma darbinieku iezīmes	<a href="#">149</a>
S1-7	Uzņēmuma pašu personālā ietilpstošo ārštata darbinieku raksturojums	<a href="#">153</a>
S1-8	Kopīguma sarunu tvērums un sociālais dialogs	<a href="#">153</a>
S1-9	Daudzveidības rādītāji	<a href="#">152</a>
S1-10	Adekvātas algas	<a href="#">154</a>
S1-11	Sociālā aizsardzība	<a href="#">154</a>
S1-12	Personas ar invaliditāti	<a href="#">155</a>
S1-13	Apmācības un prasmju pilnveides rādītāji	<a href="#">155</a>
S1-14	Darba aizsardzības rādītāji	<a href="#">156</a>
S1-15	Darba un privātās dzīves līdzsvara rādītāji	<a href="#">156</a>
S1-16	Atalgojuma rādītāji (darba samaksas atšķirība un kopējais atalgojums)	<a href="#">154</a>
S1-17	Incidenti, sūdzības un nopietna ietekme uz cilvēktiesībām	<a href="#">157</a>

# ESRS satura rādītājs

## ESRS S2: Vērtības ķēdes darbinieki

SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	<a href="#">158</a>
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darbījumsdarbības modeli	<a href="#">158</a>
S2-1	Rīcībpolitika attiecībā uz vērtības ķēdes darbiniekiem	<a href="#">160</a>
S2-2	Procesi vērtības ķēdes darbinieku iesaistei ietekmes jautājumos	<a href="#">161</a>
S2-3	Procesi negatīvās ietekmes remediācijai un kanāli vērtības ķēdes darbinieku bažu paušanai	<a href="#">161</a>
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	<a href="#">161</a>
S2-5	Mērķrādītāji saistībā ar būtiskas negatīvas ietekmes pārvaldību, pozitīvas ietekmes veicināšanu un būtisku risku un iespēju pārvaldību	<a href="#">161</a>

## ESRS S3: Skartās kopienas

SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	<a href="#">162</a>
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darbījumsdarbības modeli	<a href="#">162</a>
S3-1	Rīcībpolitika attiecībā uz skartajām kopienām	<a href="#">164</a>
S3-2	Procesi skarto kopienu iesaistei ietekmes jautājumos	<a href="#">165</a>
S3-3	Procesi negatīvās ietekmes remediācijai un kanāli skartajām kopienām bažu paušanai	<a href="#">166</a>
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	<a href="#">167</a>
S3-5	Mērķrādītāji saistībā ar būtiskas negatīvas ietekmes pārvaldību, pozitīvas ietekmes veicināšanu un būtisku risku un iespēju pārvaldību	<a href="#">168</a>

## ESRS S4: Patērētāji un tiešie lietotāji

SBM-2	Ieinteresēto personu intereses un viedokļi	<a href="#">169</a>
SBM-3	Būtiska ietekme, riski un iespējas un to mijiedarbība ar stratēģiju un darbījumsdarbības modeli	<a href="#">169</a>
S4-1	Rīcībpolitika attiecībā uz patērētājiem un tiešajiem lietotājiem	<a href="#">173</a>
S4-2	Procesi patērētāju un tiešo lietotāju iesaistei ietekmes jautājumos	<a href="#">177</a>

# ESRS satura rādītājs

S4-3	Procesi negatīvās ietekmes remediācijai un kanāli patērētājiem un tiešajiem lietotājiem bažu paušanai	<a href="#">180</a>
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	<a href="#">180</a>
S4-5	Mērķrādītāji saistībā ar būtiskas negatīvas ietekmes pārvaldību, pozitīvas ietekmes veicināšanu un būtisku risku un iespēju pārvaldību	<a href="#">183</a>
<b>ESRS G1: Darījumdarbība</b>		
GOV-1	Administratīvo, vadības un uzraudzības struktūru funkcijas	<a href="#">187</a>
IRO-1	Būtiskas ietekmes, risku un iespēju identificēšanas un novērtēšanas procesu apraksts	<a href="#">187</a>
G1-1	Darījumdarbības politika un korporatīvā kultūra	<a href="#">190</a>
G1-2	Attiecību ar piegādātājiem pārvaldība	<a href="#">191</a>
G1-3	Korupcijas un kukuļošanas novēršana un atklāšana	<a href="#">193</a>
G1-4	Apstiprināti korupcijas vai kukuļošanas incidenti	<a href="#">193</a>
G1-5	Politiskā ietekme un lobēšanas darbības	<a href="#">193</a>



## ZIŅOJUMA SAGATAVOŠANAS PAMATS

### Vispārīgais pamats ilgtspējas ziņojuma sagatavošanai

Ilgtspējas ziņojums sagatavots saskaņā ar Korporatīvās ilgtspējas ziņu sniegšanas direktīvas (ES) 2022/2464 (CSRD) un ar to saistīto Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu (ESRS) prasībām. Ņemot vērā Eiropas Komisijas Omnibus iniciatīvas ietvaros apspriestās izmaiņas ziņošanas sliekšņos, "Latvijas dzelzceļš" koncernam (turpmāk tekstā arī – Koncerns) nākotnē var nebūt obligāta pienākuma veikt ilgtspējas ziņošanu, tomēr Koncerns plāno turpināt ilgtspējas ziņošanu brīvprātīgi. Ziņošanas detalizācijas pakāpe tiks noteikta pēc pārskatīto ESRS standartu galīgās versijas publicēšanas.

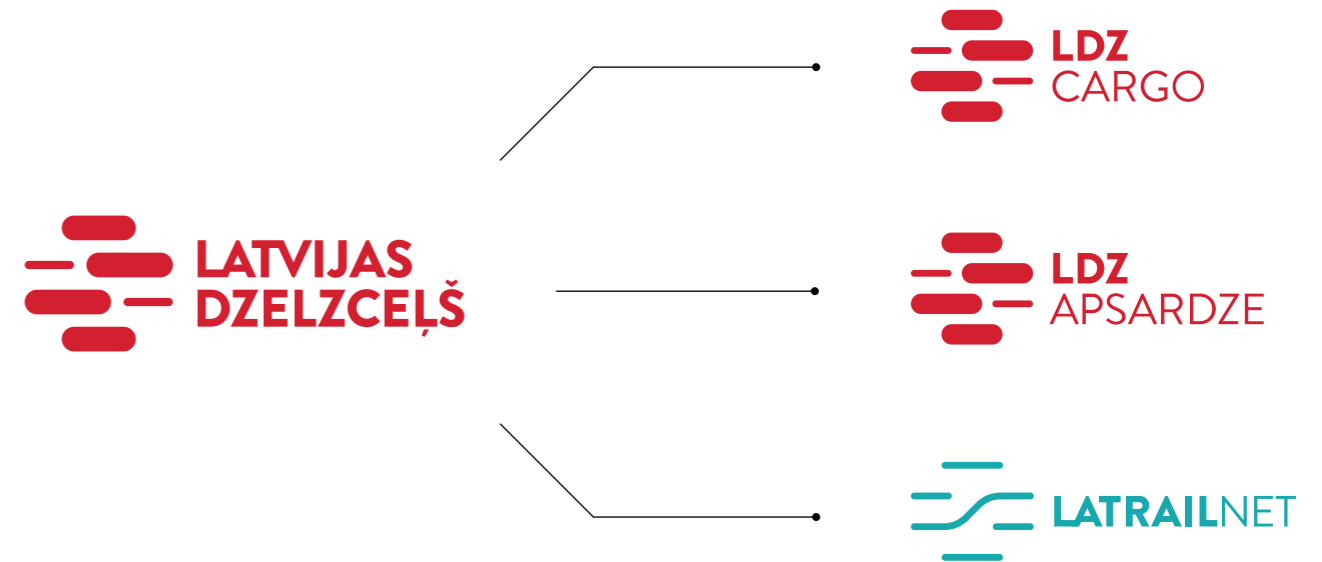
Koncerna ilgtspējas ziņojums (turpmāk tekstā arī – ziņojums) ir sagatavots konsolidēti, ietverot visas "Latvijas dzelzceļš" koncerna sabiedrības, kas norādītas šī ziņojuma nākamajā lapā un atbilst finanšu pārskata tvērumam.

Šī ilgtspējas ziņojuma ietvaros ir iekļauta informācija par valdošo Koncerna uzņēmumu VAS "Latvijas dzelzceļš" un tā atkarīgo sabiedrību (SIA "LDZ CARGO" un SIA "LDZ apsardze") sniegumu 2025. gadā. 2025. gada 3. oktobrī Uzņēmumu reģistrs pieņēma lēmumu par trīs VAS "Latvijas dzelzceļš" meitas sabiedrību reorganizāciju, tādējādi uzņēmumi SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika" tika pievienoti uzņēmumam SIA "LDZ CARGO". Neatkarīgās Koncerna sabiedrības AS "LatRailNet" informācija ziņojumā iekļauta sašaurinātā apjomā. Koncerna ilgtspējas ziņojums aptver arī uzņēmuma augšupējo un lejupējo vērtības ķēdi, kas plašāk aplūkota [76. lpp.](#)

Koncerna valdošā uzņēmuma juridiskā adrese ir Rīgā, Emīlijas Benjamiņas ielā 3, 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 ierobežota apliecinājuma ziņojums par ilgtspējas ziņojumu un tajā iekļauto informāciju atrodams [213. lpp.](#)

### Koncerna struktūra 2025.gada 31.decembrī





## VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA

### VIDE

### SOCIĀLIE ASPEKTI

### PĀRVALDĪBA

### BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI

### NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS



## LATVIJAS DZELZCEĻŠ

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.



## LDZ APSARDZE

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.



## LATRILNET

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.



## LDZ CARGO

2025.gada jūnijā Ministru kabinets pieņēma lēmumu par trīs LDZ koncerna meitas uzņēmumu apvienošanu, reorganizācijas ceļā pievienojot SIA "LDZ CARGO" uzņēmumus SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika". No 2025.gada 3.oktobra SIA "LDZ CARGO" ir pilnībā pārņēmis visu apvienoto uzņēmumu komercdarbības veidus un kļuvis par vēl spēcīgāku un konkurētspējīgāku uzņēmums Baltija reģionā.

Kravu pārvadājumu jomā SIA "LDZ CARGO" veic iekšzemes un starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumus, nodrošina vilces

pakalpojumus, sniedz kravas vagonu nomas pakalpojumus un citus ar kravu pārvadājumiem saistītus pakalpojumus.

SIA "LDZ CARGO" konteineros un vagonos pārvadā plaša sortimenta kravas, gandrīz visus HKN (Harmonizēta kravu nomenklatūra) minētos kravu veidus, t.sk. naftu, akmeņogles, metālus, kokmateriālus, pārtikas preces, minerālmēslus, ķīmiskus izstrādājumus u.c. kravas. Būtiska uzņēmuma darbības sastāvdaļa ir arī iekšzemes kravu pārvadājumi un to attīstība.

Papildus kravu pārvadājumiem, SIA "LDZ CARGO" veic dzelzceļa ritošā sastāva remontu, modernizāciju, apkopi un ekipēšanu, maģistrālo kravas un manevru lokomotīvu nomu, kā arī nodarbojas ar degvielas uzglabāšanu un tās realizāciju dzelzceļa pārvadātājiem un citiem klientiem. Tāpat SIA "LDZ CARGO" piedāvā kravas ekspedēšanas un loģistikas pakalpojumus, tostarp, apvienoto intermodālo servisu, kas iekļauj dažādu transporta veidu un infrastruktūras izmantošanu, un kravu transportēšanas risinājumu nodrošināšanu.

## Atklājamā informācija saistībā ar īpašiem apstākļiem

Ilgtspējas ziņojums ir sagatavots pakāpeniski piemērojot Korporatīvās ilgtspējas ziņu sniegšanas direktīvas (ES) 2022/2464 un ar to saistīto Eiropas ilgtspējas ziņošanas standartu prasības, kā arī ziņojuma 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 (2025. gada 1. janvāris līdz 2025. gada 31. decembris);
- vidēja termiņa periods – no noteiktā īstermiņa pārskata perioda beigām līdz pieciem gadiem;
- ilgtermiņa periods – pārsniedz 5 gadus.

Lai nodrošinātu datu salīdzināmību un pārskatāmību, 2025. gada ilgtspējas ziņojuma sagatavošanas ietvaros ir veiktas korekcijas attiecībā uz salīdzinošo informāciju par 2024. gadu, kas tika atklāta ["Latvijas dzelzceļš" koncerna ilgtspējas ziņojumā par 2024. gadu](#). Ir veiktas sekojošas korekcijas:



• **ES Taksonomijas kapitālieguldījumu tabulā:**

ES Taksonomijas kapitālieguldījumu dalījuma tabula, kas iekļauta šī ziņojuma sadaļā “ES taksonomijas ziņojums”, ir precizēta, kapitālieguldījumu apjomā iekļaujot arī tiesības lietot aktīvus, kuri ziņojuma periodā ir atzīti pārskatā par finanšu pozīciju. Šāda pieeja ir konsekventi piemērota arī ES Taksonomijas kapitālieguldījumu tabulas sagatavošanā par 2025. gadu. Korekcijas rezultātā ir precizēts ES Taksonomijas darbību sadalījums (A.1, A.2, un B kategorijās), kā atspoguļots zemāk pievienotajā tabulā:

Koncerna kapitālieguldījumu proporcija 2024. gadā	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	Korigētā vērtība
ES Taksonomijai atbilstīgas darbības (A.1)	88.1%	84.8%
ES Taksonomijai piederīgas, bet neatbilstīgas darbības (A.2)	0.4%	0.4%
ES Taksonomijai nepiederīgas darbības (B)	11.5%	14.9%

2025. gadā tika veikta korekcija 2024. gada kapitālieguldījumu vērtībai. Kapitālieguldījumi tika precizēti, jo iepriekš tika kļūdaini izslēgti savstarpējie darījumi, kā rezultātā tika samazināta kopējā Koncerna kapitālieguldījumu vērtība (sk. korigēto ES Taksonomijas kapitālieguldījumu tabulu [117. lpp.](#)).

• **Darbinieku mainības rādītājā:**

2025. gadā ir veikts atkārtots aprēķins Koncerna darbinieku mainībai 2024. gadā. Iepriekš publiskotā Koncernu darbinieku mainība 2024. gadā bija 16.5%, pēc pārrēķina un datu precizēšanas tā ir korigēta uz 20.5% (skat. šī ziņojuma sadaļu “Pašu darbinieki” [150. lpp.](#)).

• **SEG emisiju aprēķina rezultātu tabulā (E1-6 sadaļā) un enerģijas patēriņa un energoresursu struktūras tabulā (E1-5 sadaļā):**

2025. gadā tika precizēti Koncerna SEG emisiju aprēķina rezultāti par 2024. gadu (sk. [102. lpp.](#)), kā arī enerģijas patēriņa un energoresursu struktūras tabulas dati par 2024. gadu (sk. [99. lpp.](#)). Precizējumi veikti, jo energoresursu datus tika identificēta dubultā uzskaitē un liekā pozīcija tika dzēsta.

• **VAS “Latvijas dzelzceļš” mātes sabiedrības Vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam izpildījuma indikators par 2024. gadu:**

2025. gadā tika precizēti 2024. gada elektroenerģijas patēriņa dati pārmiju apsildei, kā arī SCB un sakaru iekārtu darbībai. Precizējumi veikti, jo ticis pilnveidots datu ieguves process (sk. [95. lpp.](#)).

Korekcijas veiktas metodoloģijas precizēšanas nolūkā, lai nodrošinātu datu salīdzināmību starp ziņojuma periodiem. 2025. gada dati ir aprēķināti konsekventi, salīdzinot ar 2024. gada datu aprēķināšanas metodi.

3. tvēruma SEG emisiju aprēķinos noteiktās kategorijās tiek izmantoti pieņēmumi, kas balstīti uz Koncerna rīcībā esošajiem datiem, piemēram:

- 2025. gada 3. tvēruma 7. kategorijas “Darbinieku pārvietošanās (ceļš uz darbu)” SEG emisiju aprēķina veikšanai tika izmantoti 2024. gada Koncerna darbinieku mobilitātes aptaujas rezultāti. Aptauju aizpildīja 537 Koncerna darbinieki jeb 12% no kopējā Koncerna darbinieku skaita uz 2025. gada 31. decembri, no kuriem ir 351 VAS “Latvijas dzelzceļš” darbinieki. Aprēķinos, balstoties uz aptaujas rezultātiem, iegūts pieņēmums, ka viens Koncerna darbinieks, ņemot vērā pārvietošanās paradumus ceļā uz darbu un atpakaļ, rada vidēji 0.55 tCO<sub>2</sub>ekv. gadā, savukārt, viens VAS “Latvijas dzelzceļš” darbinieks rada vidēji 0.57 tCO<sub>2</sub>ekv. gadā.

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 SIA “LDZ CARGO” 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. SIA “LDZ CARGO” un SIA “LDZ apsardze” vadības sistēmas ir sertificētas atbilstoši ISO 9001:2015 standarta prasībām. Visām minētajām sistēmām tiek veikta regulāra pārsertifikācija un uzraudzības audiiti, ko veic ārēja kompetenta sertifikācijas organizācija.

Šajā ziņojumā iekļauts arī Koncerna korporatīvās pārvaldības paziņojums (sk. [42. lpp.](#)), kas sagatavots saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 58.<sup>1</sup> panta 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 ir balstīts uz korporatīvās pārvaldības labās prakses principiem.

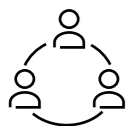
Uzņēmumam ir šādas pārvaldības institūcijas – akcionāru sapulce, padome un valde. Akcionāru sapulce ievēlē padomi, kas savukārt ievēlē valdi un ir tās pārraudzības institūcija.

Atkarīgajā sabiedrībā atkarībā no to darbības mēroga un atbildības lielās kapitālsabiedrības statusam saskaņā ar Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumu ir vai nu izveidota padome (SIA “LDZ CARGO”), un augstākajā pārvaldības līmenī lēmumus pieņem dalībnieku sapulce, vai darbojas tikai valde, un augstākā lēmumu pieņemšanas institūcija ir dalībnieku sapulce (SIA “LDZ apsardze”). 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

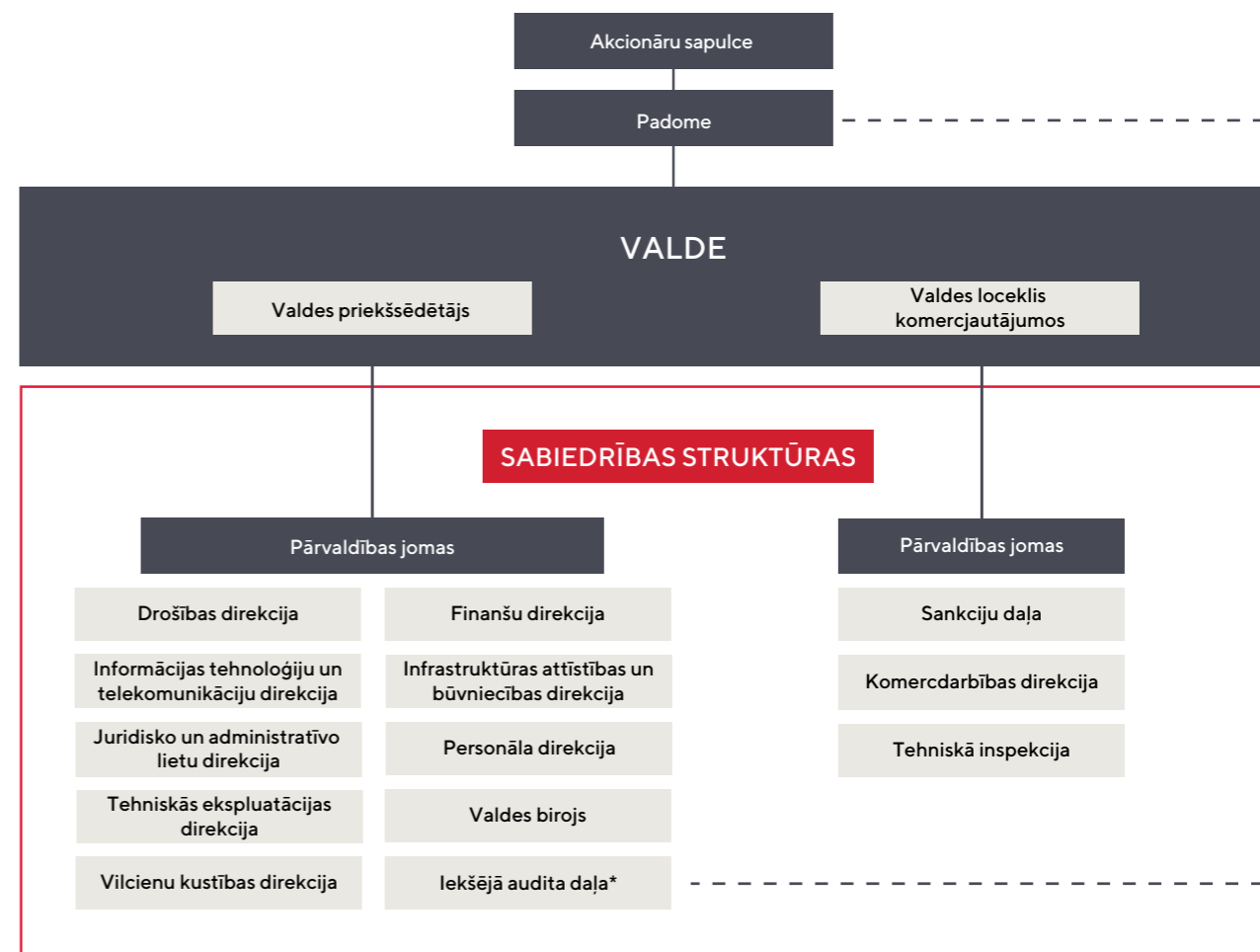


padome



valde

VAS “Latvijas dzelzceļš” organizatoriskās struktūras shēma 2025. gada 31. decembrī



\*Iekšējā audita daļa - funkcionāli pakļauta Sabiedrības padomei, administratīvi pakļauta Sabiedrības valdei



2025. gada aprīlī stājās spēkā vairākas būtiskas izmaiņas VAS "Latvijas dzelzceļš" organizatoriskajā struktūrā, kas ieviestas ar mērķi paaugstināt pārvaldības efektivitāti, veicināt sadarbību starp struktūrvienībām un nodrošināt vienotu virzību uz stratēģisko mērķu sasniegšanu.

Apvienojot vairākas līdzšinējās direkcijas un pārvaldes tika izveidotas jaunas direkcijas:

- Tehniskās ekspluatācijas direkcija – līdzšinējā Tehniskās vadības direkcija tagad darbojas kā Tehniskās ekspluatācijas direkcija. Direkcijas galvenais uzdevums ir nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un tehnisko attīstību;
- Infrastruktūras attīstības un būvniecības direkcija – jauna direkcija, kas pārņēmusi daļu funkciju no iepriekšējās Attīstības direkcijas un Tehniskās vadības direkcijas. Direkcijas galvenie uzdevumi ir stratēģiskā attīstība, investīciju plānošana, projektu vadība, tehnoloģiskā attīstība un būvniecības procesu pārraudzība;
- Komerccdarbības direkcija – izveidota, apvienojot vairākas līdzšinējās struktūrvienības– Starptautisko attiecību direkciju, Komunikācijas direkciju un daļu no Nekustamā īpašuma pārvaldes. Direkcija darbojas ar uzņēmuma komerccdarbības attīstību un klientu apkalpošanu, tostarp starptautiskajām sadarbībām, korporatīvo un digitālo komunikāciju, vēsturiskā mantojuma saglabāšanu, kā arī nekustamā īpašuma, būvniecības un infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu attīstību un pārdošanu.

Ņemot vērā, ka valdes loceklis Mārtiņš Keņģis 2025. gada 1.novembrī atstāja valdes locekļa amatu un, lai nodrošinātu procesu un darbības nepārtrauktību, LDz valde ir lēmusi, ka no š.g. 3. novembra līdz brīdim, kad tiks ievēlēts jauns valdes loceklis vai izdarīti grozījumi Valdes reglamentā, LDz valdes priekšsēdētājam Artim Grinbergam ir noteiktas papildus atbildības jomas un struktūru pakļautība.

### 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.

2025. gadā ir notikušas 6 akcionāru sapulces, kurās tika izskatīti jautājumi par VAS "Latvijas dzelzceļš" 2024. gada ilgtspējas, gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu un Koncerna konsolidētajiem

darbības rezultātiem, kā arī apstiprināta akcionāra gaidu vēstule VAS "Latvijas dzelzceļš" vidēja termiņa stratēģijas periodam no 2026. līdz 2030. gadam.

Atkarīgajās sabiedrībās akcionāra intereses īsteno dalībnieku sapulce. 2025. gadā ir notikušas:

- 7 SIA "LDZ CARGO" dalībnieku sapulces;
- 3 SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" dalībnieku sapulces;
- 2 SIA "LDZ apsardze" dalībnieku sapulces

AS "LatRailNet" akcionāra intereses īsteno akcionāru sapulce. 2025. gadā ir notikušas 2 akcionāru sapulces.

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 2025. gada beigās darbojas 8 padomes locekļi – astoņi vīrieši (100%), nulle sievietes (0%). Citi dažādības rādītāji par padomes locekļiem netiek apkopoti, nodrošinot personas datu aizsardzību un privātumu. Padomēs kopā ir trīs neatkarīgie padomes locekļi, veidojot 37.5% no kopējā padomes locekļu skaita.





VAS "Latvijas dzelzceļš" padome apstiprina būtiskās Koncerna pārvaldības politikas, tostarp 2025. gadā ir apstiprināta jauna "Latvijas dzelzceļš" koncerna [ilgtspējas politikas](#) redakcija. 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 [70.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 rezultatīvos rādītājus (KPI) valdei kalendārajam gadam (piemēram, valdes KPI 2025. gadam), kas cita starpā ietver arī ar ilgtspējas jomām un to vadību saistītus rādītājus.

Padomes Audita komiteja seko līdzi iekšējo auditu veikšanai un uzklausa leikšējā 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 rezultatīvos rādītājus, uzraugot biznesa plānu izstrādi un izpildi, kā arī izskatot citus būtiskus jautājumus.

2025. gadā ir notikušas:

- 22 VAS "Latvijas dzelzceļš" padomes sēdes;
- 22 SIA "LDZ CARGO" padomes sēdes;
- 16 SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" padomes sēdes;

## 2025. gadā notikušās izmaiņas Koncerna sabiedrību padomes sastāvos:

### VAS "Latvijas dzelzceļš":

- 2025. gada 12. februārī akcionāru sapulce iecēla VAS "Latvijas dzelzceļš" padomes locekļa amatā Andi Veinbergu.
- 2025. gada 11. decembrī VAS "Latvijas dzelzceļš" padomes priekšsēdētājs Andris Liepiņš un padomes loceklis Reinis Ceplis paziņoja par atkāpšanos no padomes locekļu amatiem. LDz padomē abi turpināja darbu līdz 2025. gada 31. decembrim.
- 2026. gada 6. janvārī akcionāru sapulcē par VAS "Latvijas dzelzceļš" pagaidu padomes priekšsēdētāju iecelta Zlata Elksniņa – Zaščirinska.

### SIA "LDZ ritošā sastāva serviss":

- 2025. gada jūnijā Ministru kabinets pieņēma lēmumu par trīs LDz koncerna meitas uzņēmumu apvienošanu, reorganizācijas ceļā pievienojot SIA "LDZ CARGO" uzņēmumus SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika". 2025. gada 3. oktobrī Uzņēmumu reģistrs pieņēma lēmumu par trīs VAS "Latvijas dzelzceļš" meitas sabiedrību reorganizāciju, tādējādi uzņēmumi SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika" ir pievienoti uzņēmumam SIA "LDZ CARGO". Pamatojoties uz pieņemtajiem lēmumiem, darbu SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" padomē pārtrauca Guntis Stafeckis (padomes priekšsēdētājs), Baiba Beatrise Sleže (padomes locekle) un Āris Dandens (neatkarīgais padomes loceklis).



## Koncerna padomju sastāvs 2025. gada 31. decembrī

### VAS "Latvijas dzelzceļš"



**Zlata Elksniņa – Zaščirinska**

VAS "Latvijas dzelzceļš"  
neatkarīga padomes  
priekšsēdētāja



**Andris Liepiņš**

VAS "Latvijas dzelzceļš"  
padomes priekšsēdētājs,  
neatkarīgais padomes loceklis

Absolvējusi Latvijas Universitātes Ekonomikas fakultāti, iegūstot bakalaura grādu saimnieciskās darbības uzskaites un analīzes specialitātē, kā arī ir ieguvusi starptautiski atzītu ACCA diplomu.

Z. Elksniņai – Zaščirinskai ir ilggadēja un starptautiska pieredze uzņēmumu vadībā, stratēģijas izstrādē un īstenošanā gan publiskajā, gan privātajā sektorā. Strādājusi ar uzņēmumiem kā vadošais partneris valsts, finanšu un telekomunikāciju jomā, sniedzot konsultācijas nodokļu, juridiskajos un finanšu plānošanas projektos. Tostarp sniegusi profesionālu atbalstu uzņēmumiem konkurētspējas un attīstības mērķu īstenošanā, palīdzējusi sagatavoties IPO procesam, kā arī vadījusi dažādu uzņēmumu procesu efektivitātes novērtēšanas projektus.

No 2013.gada līdz 2025.gadam Z. Elksniņa – Zaščirinska ieņēma SIA "PwC Latvija" valdes priekšsēdētājas un vadošās partneres amatu, atbildot par uzņēmuma stratēģiju, finanšu rezultātiem, biznesa izaugsmi, jaunu pakalpojumu ieviešanu un konsultāciju projektiem. Līdztekus tam viņa pildīja PwC Centrālās un Austrumeiropas Partneru padomes (PwC CEE Partner council) priekšsēdētājas vietnieces pienākumus. Kopš 2014.gada Elksniņa – Zaščirinska ir Ārvalstu investoru padomes Latvijā valdes priekšsēdētāja.

VAS "Latvijas dzelzceļš" neatkarīgā padomes priekšsēdētāja kopš 2026.gada.

Pilnvaru termiņš no 06.01.2026. līdz jauna padomes priekšsēdētāja ievēlēšanai nominēšanas kārtībā.

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: 07.06.2024.-31.12.2025.



VAS "Latvijas dzelzceļš"



**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 auditorkompānijas "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: 07.06.2024.-31.12.2025.



**Andis Veinbergs**

VAS "Latvijas dzelzceļš"  
neatkarīgais padomes loceklis

Absolvējis Banku augstskolu, iegūstot maģistra un bakalaura grādu biznesa un vadības jomā.

Loģistikas nozarē darbojas teju 20 gadus, ieņemot vadošus amatus vietējos un starptautiskos uzņēmumos, t.sk. Spānijas loģistikas uzņēmumu grupā SIA "Raminatrans Baltics", transporta un loģistikas uzņēmumā SIA "SONORA RW" un citos, koncentrējoties uz stratēģiju izstrādi, biznesa plānošanu, komandu vadību un starptautisko attiecību veidošanu dažādos tirgos.

VAS "Latvijas dzelzceļš" neatkarīgais padomes loceklis kopš 2025.gada.

Pilnvaru termiņš no 12.02.2025. līdz jauna padomes locekļa ievēlēšanai nominēšanas kārtībā.



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 strādājot "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.



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 Zaslauks" 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: 16.02.2021.-15.02.2026. (5 gadi)



**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)



AS "LatRailNet"



**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 līzīngā 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: 16.02.2021.-15.02.2026. (5 gadi)



## Koncerna sabiedrību valdes

Koncerna sabiedrībās kopā 2025. gada beigās ir 7 valdes locekļi – viena sieviete (14%) un seši vīrieši (86%). Citi dažādības rādītāji par valdes locekļiem netiek apkopoti, nodrošinot personas datu aizsardzību un privātumu.



86%



14%

Uzņēmumu valdes locekļu sadalījums pa dzimumiem

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, Vadlīnijas "Latvijas dzelzceļš" koncerna SEG emisiju aprēķināšanai). 2025. gadā ir notikušas 63 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 un citās.

## 2025. gadā notikušās izmaiņas Koncerna sabiedrību valdes sastāvos:

VAS "Latvijas dzelzceļš":

- 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.
- VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes loceklis Mārtiņš Ķeņģis iesniedza iesniegumu par amata atstāšanu, un no 2025. gada 1. novembra viņš ir atbrīvots no valdes locekļa amata.

SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika":

- 2025. gada jūnijā Ministru kabinets pieņēma lēmumu par trīs LDz koncerna meitas uzņēmumu apvienošanu, reorganizācijas ceļā pievienojot SIA "LDZ CARGO" uzņēmumus SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika". 2025. gada 3. oktobrī Uzņēmumu reģistrs pieņēma lēmumu par trīs VAS "Latvijas dzelzceļš" meitas sabiedrību reorganizāciju, tādējādi uzņēmumi SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" un SIA "LDZ Loģistika" ir pievienoti uzņēmumam SIA "LDZ CARGO". Pamatojoties uz pieņemtajiem lēmumiem, darbu SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" valdē pārtrauca Anda Sīviņa (valdes priekšsēdētāja) un Raitis Apinis (valdes loceklis), savukārt, SIA "LDZ Loģistika" valdē darbu pārtrauca Māris Bertmanis (valdes priekšsēdētājs).



## Koncerna sabiedrību valdes sastāvs 2025. 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: 20.07.2023.-19.07.2028. (5 gadi)



SIA "LDZ CARGO"



**Raimonds Freimanis**

SIA "LDZ CARGO"  
valdes priekšsēdētājs

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.

Valdes loceklis no 15.10.2024. līdz 08.02.2026., valdes priekšsēdētājs no 09.02.2026.



**Artūrs Cīrulis**

SIA "LDZ CARGO"  
valdes loceklis

Artūrs Cīrulis ir ieguvis inženiera diplomu Rīgas Tehniskās universitātes Ražošanas tehnoloģiju, mašīnzinātņu un transporta fakultātē. A.Cīrulis ir ieņēmis vadošus amatus vietējos un starptautisko uzņēmumos, koncentrējoties uz biznesa attīstību, budžetu un resursu pārvaldību, komandas vadību, kā arī komercdarbības vadību un starptautisko attiecību veidošanu dažādos tirgos.

Pilnvaru termiņš: no 23.02.2026. 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 CARGO"



**Aļģirds Miķelsons**

SIA "LDZ CARGO"  
valdes priekšsēdētājs

Aļģirdam 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.

Valdes priekšsēdētājs no 18.03.2024. līdz 08.02.2026., valdes loceklis no 09.02.2026 līdz 23.02.2026.

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)



AS "LatRailNet"



**Justīna Hudenko**

AS "LatRailNet"  
valdes priekšsēdētāja

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

Iepriekš strādājusi "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: 22.07.2021.-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" meitas uzņēmuma SIA "LDZ infrastruktūra" valdes loceklis un juridisko un administratīvo lietu direktors.

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

Pilnvaru termiņš: 08.08.2021.-09.08.2026. (5 gadi)



## VAS "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" PAZIŅOJUMS PAR KORPORATĪVO PĀRVALDĪBU "LATVIJAS DZELZCEĻŠ" KONCERNĀ 2025. GADĀ

VAS "Latvijas dzelzceļš" (turpmāk tekstā – *Latvijas dzelzceļš* vai *Sabiedrība* vai *LDz*) paziņojums par korporatīvo pārvaldību "Latvijas dzelzceļš" koncernā (turpmāk tekstā – *Koncerns*) sagatavots atbilstoši Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 58.<sup>1</sup> panta noteikumiem un ievērojot Ministru kabineta 2022.gada 15.marta 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), izmantojot tā 2.redakciju "Korporatīvās pārvaldības kodekss – 2025." Kodekss ir piemērojams atbilstoši "paskaidro kā ievēro" principam, kas paredz pienākumu ņemt vērā visus Kodeksā ietvertos principus un sniegt informāciju, kā tieši attiecīgais princips ir ievērots, vai arī atbilstoši paskaidrot atkāpšanos no kāda principa piemērošanas vai tā daļējas īstenošanas. 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.

Katram principam ir noteikti kritēriji, kas palīdz novērtēt, vai princips ir ievērots. Novērtējot principa ievērošanu, izmantojama "luksofora pieeja", kas balstīta uz trīs krāsu signāliem – sarkano, dzelteno un zaļo –, attiecīgi demonstrējot skaidru un saprotamu vizuālu vēstījumu par principa ieviešanu:

- Zaļā krāsa norāda, ka uzņēmums pilnībā ievēro principu un visus principam izvirzītos kritērijus
- Dzeltenā krāsa norāda, ka uzņēmums daļēji īsteno attiecīgo principu un viens vai vairāki, bet ne visi principam izvirzītie kritēriji ir ieviesti praksē.
- Sarkanā krāsa norāda uz to, ka uzņēmums attiecīgo principu un kritērijus neievēro. Principiem pievienotais komentārs "Fakti" izskaidro principu nozīmīgumu, kā arī satur piemērus attiecībā uz principu piemērošanu. "Latvijas dzelzceļš" koncernā 2025.gadā.

### Kopsavilkums

*Latvijas dzelzceļa* un tā atkarīgo sabiedrību pārvaldībā tiek ievērots Latvijas Korporatīvās pārvaldības kodekss "Labas korporatīvās pārvaldības ieteikumi uzņēmumiem Latvijā", kur katram no 18 principiem noteiktajiem kritērijiem, kas palīdz novērtēt, vai princips ir ievērots 2025.gadā no 70 kritērijiem Koncernā pilnībā ievēroti 68 kritēriji un daļēji ievēroti 2 kritēriji.

<sup>1</sup> Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" padomes reglaments apstiprināts ar VAS "Latvijas dzelzceļš" 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10



## 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, kuras projektu izstrādā valde	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļš vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.- 2025.gadam noteikti Latvijas dzelzceļš un Koncerna mērķi un virzība uz ilgtermiņa vērtības pieaugumu.</li></ul> <p>2025.gadā tika izstrādāts Latvijas dzelzceļa vidēja termiņa darbības stratēģijas 2026.-2030.gadam projekts, akceptēts ar Latvijas dzelzceļa Valdes 2025. gada 16. decembra lēmumu Nr. VL-1.6/433-2025.</p>
1.2. Padome iesaistās stratēģijas izstrādes procesā un apstiprina stratēģiju padomes sēdē	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļš vidēja termiņa darbības stratēģija 2021.- 2025.gadam apstiprināta ar Padomes 14.07.2021. lēmumu Nr. PA 1.2/8-6.</li></ul> <p>2025.gadā Latvijas dzelzceļa Padome iesaistījās vidēja termiņa darbības stratēģijas 2026.-2030.gadam izstrādes procesā: Par vidēja termiņa darbības stratēģijas 2026.-2030.gadam projekta progresu Padomes sēdē tika ziņots 02.12.2025. Secīgi Latvijas dzelzceļa Valdes lēmumam Nr. VL-1.6/433-2025 vidēja termiņa darbības stratēģijas 2026.-2030.gadam projekts tika iesniegts un iekļauts 18.12.2025. Latvijas dzelzceļa Padomes sēdē.</p>
1.3. Padome uzrauga stratēģijas īstenošanu	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļš Padome uzrauga stratēģijas īstenošanu . Reizi pusgadā kapitāla daļu turētājam tiek iesniegta Padomes sēdē izskatīta un apstiprināta atskaite par stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpildi<sup>2</sup>.</li></ul> <p>Atkarīgo sabiedrību padomes (sabiedrībās, kurās ir izveidota padome) reizi ceturksnī izskata stratēģiskās plānošanas dokumentu ieviešanas rīcības plānu izpildi.</p> <p>Atkarīgās sabiedrības reizi ceturksnī sniedz Latvijas dzelzceļam (Dalībniekam) informācijai valdes un padomes (sabiedrībās, kurās ir izveidota padome) izskatītu atskaiti par stratēģiskās plānošanas dokumentu ieviešanas rīcības plānu izpildi<sup>3</sup>.</p>
1.4. Uzņēmuma valde īsteno stratēģiju un regulāri atskaitās padomei par tās īstenošanas gaitu	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļš valde regulāri atskaitās padomei par stratēģijas īstenošanas gaitu.</li></ul> <p>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.</p>

<sup>2</sup> Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība"

<sup>3</sup> "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 politiku, kas uzņēmuma vadībai un darbiniekiem kalpo kā uzvedības standarts.

Kritēriji	Fakti
2.1. Padome definē uzņēmuma vērtības	● 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 kodeksā <sup>4</sup> . 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 politiku, kas ietver iekšējās kultūras un ētiskas uzvedības principus.	● Ētikas kodeksu ir apstiprinājusi padome.
2.3. Valde nodrošina iekšējās kultūras un ētiskas uzvedības principu ievērošanu uzņēmuma ikdienas darbībā un reaģē, ja tiek konstatēts to pārkāpums	● Koncerna sabiedrību valdes nodrošina Ētikas kodeksa principu ievērošanu sabiedrībā. Jebkuram ir tiesības informēt par iespējamiem Ētikas kodeksa pārkāpumiem, sūtot ziņojumu uz e-pasta adresi <a href="mailto:info@kn.ldz.lv">info@kn.ldz.lv</a> . Koncernā ir izveidota Ētikas komisija, kas darbojas saskaņā ar Latvijas dzelzceļa valdes apstiprinātu Ētikas komisijas nolikumu <sup>5</sup> . Lai veicinātu ētiskas uzvedības ievērošanu ikdienas darbībā, saskaņā ar Latvijas dzelzceļa valdes priekšsēdētāja rīkojumu <sup>6</sup> 2025.gadā apmācīti 2742 darbinieki. Valde ir reaģējusi uz Ētikas kodeksa pārkāpumiem.

<sup>4</sup> „Latvijas dzelzceļš” koncerna Ētikas kodekss, apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2024.gada 27.septembra lēmumu Nr. PA PA1.2/17-2.

<sup>5</sup> “Latvijas dzelzceļš” koncerna Ētikas komisijas nolikums apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes 2024. gada 20. augusta lēmumu Nr. VL-1.6/272-2024.

<sup>6</sup> Par VAS “Latvijas dzelzceļš” darbinieku Ētikas kodeksa apmācību un zināšanu pārbaudi, 19.03.2025 Rīkojums Nr. D-1.14/43-2025.



## Iekšējās kontroles sistēma, risku vadība un iekšējais audits

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

Kritēriji	Fakti
<p>3.1. Uzņēmumam ir dokumentēta iekšējās kontroles sistēma, par kuras izveidi atbild valde</p>	<p>● Iekšējās kontroles sistēmu Koncernā veido valdošā uzņēmuma padomes vai valdes apstiprinātu politiku un no tām izrietošu normatīvo aktu kopums<sup>7</sup>. 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. Latvijas dzelzceļš kā Koncerna valdošais uzņēmums koordinē iekšējās kontroles īstenošanu atkarīgajās sabiedrībās. Latvijas dzelzceļš iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmu darbību, to atbilstību un efektivitāti pārrauga Padome<sup>8</sup>.</p>
<p>3.2. Iekšējais auditors veic iekšējās kontroles sistēmas efektivitātes novērtējumu, izmantojot uz risku izvērtējumu balstītu pieeju, un atskaitās par novērtējuma rezultātiem padomei</p>	<p>● Iekšējā audita galvenā funkcija ir veikt neatkarīgu un objektīvu iekšējās kontroles sistēmas pietiekamības un efektivitātes novērtēšanu<sup>9</sup>. 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 efektivitāti<sup>10</sup>.</p>
<p>3.3. Padome izvērtē iekšējās kontroles sistēmas efektivitātes novērtējumu.</p>	<p>● 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.</p>

<sup>7</sup>“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.

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

<sup>9</sup> Iekšējā audita daļas nolikums, apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes 2025. gada 11. februāra lēmumu Nr.1.6/60-2025.

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



**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	● Latvijas dzelzceļš padome ir apstiprinājusi Koncerna valdošā uzņēmuma valdes apstiprinātu Koncerna risku vadības politiku <sup>12</sup> .
4.2. Valde izstrādā un padome apstiprina būtiskāko risku apetīti – riskus, ko uzņēmums ir gatavs uzņemt, lai sasniegtu darbības mērķus.	● Latvijas dzelzceļa valde iesniedz padomei priekšlikumus par būtiskāko risku apetīti <sup>13</sup> . Padome reizi gadā definē un apstiprina Koncerna un Latvijas dzelzceļa risku apetīti.
4.3. Pamatojoties uz identificēto risku novērtējumu, valde īsteno risku vadības pasākumus.	● Pamatojoties uz risku novērtējumu valde īsteno risku vadības pasākumus un pārrauga to ieviešanas gaitu.
4.4. Vismaz reizi gadā padome izskata valdes ziņojumus par risku vadības pasākumiem un risku vadības politikas īstenošanu	● Latvijas dzelzceļa padome reizi gadā izskata valdes sniegto ikgadējo ziņojumu par risku vadības procesa norisi un risku vadības plāna īstenošanu Sabiedrībā un Koncernā kopumā. Latvijas dzelzceļa padome reizi ceturksnī izskata valdes ziņojumu par Koncerna sabiedrību būtiskajiem riskiem, to kontroles mehānismiem un risku vadības plāna īstenošanu.

<sup>12</sup> "Latvijas dzelzceļš" koncerna risku vadības politika apstiprināta ar VAS "Latvijas dzelzceļš" padomes 2020.gada 15.oktobra lēmumu nr. PA 1.2./22-6

<sup>13</sup> "Latvijas dzelzceļš" koncerna risku apetīte 2025.gadam, apstiprināta ar padomes 16.04.2025. lēmumu Nr.PA1.2./4-1



**Princips 5.** Uzņēmumā ir iekšējais auditors, kas neatkarīgi un objektīvi izvērtē uzņēmuma darbību

Kritēriji	Fakti
5.1. Uzņēmumā ir iekšējais auditors, kurš ir funkcionāli neatkarīgs no valdes un atskaitās padomei	<ul style="list-style-type: none"><li>lekšējā audita funkciju Koncernā nodrošina Latvijas dzelzceļš lekšējā audita daļa, kas ir funkcionāli neatkarīga no valdes un ir Latvijas dzelzceļa padomes tiešā pakļautībā<sup>14</sup>.</li><li>lekšējā audita vadītājs regulāri ziņo Audita komitejai un padomei par lekšējā audita plāna izpildes gaitu un reizi gadā sniedz pārskatu Latvijas dzelzceļa valdei, padomei un akcionāru sapulcei par iekšējā audita daļas darbību iepriekšējā gadā un iekšējā audita plāna izpildi.</li></ul>
5.2. Iekšējo auditoru amatā ieceļ un no amata atbrīvo padome	<ul style="list-style-type: none"><li>lekšējā audita daļas vadītāja kandidāta iecelšana amatā akceptēta ar padomes lēmumu.</li><li>Atbilstība nodrošināta daļēji, jo padomes reglaments nosaka, ka valdei nepieciešama iepriekšēja padomes piekrišana darba tiesisko attiecību nodibināšanai vai izbeigšanai ar lekšējā audita daļas vadītāju, kas nav attiecināms uz citiem iekšējiem auditoriem.</li></ul>
5.3. Iekšējais auditors izstrādā uz risku izvērtējumu balstītu iekšējā audita stratēģiju un plānu, kuru apstiprina padome	<ul style="list-style-type: none"><li>lekšējā audita daļas vadītājs pamatojoties uz risku novērtējumu, izstrādā vidēja termiņa iekšējā audita stratēģisko plānu un lekšējā audita gada plānu<sup>15</sup>.</li><li>Vidēja termiņa iekšējā audita stratēģisko plānu un gada auditu plānu apstiprina valde, saņemot iepriekšēju piekrišanu no Latvijas dzelzceļa akcionāru sapulces<sup>16</sup> un padomes. Padomes kompetencē ir nepieciešamības gadījumā uzdot veikt citus neplānotus auditus vai pārbaudes<sup>17</sup>.</li></ul>
5.4. Iekšējais auditors informē valdi un padomi par iekšējā audita darbu, stratēģijas un plāna izpildi, audita rezultātiem un ieteicamajām darbībām trūkumu novēršanai, ja tādi ir konstatēti	<ul style="list-style-type: none"><li>lekšējā 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 statusiem<sup>18</sup>.</li><li>Valde reizi gadā iesniedz izskatīšanai akcionāru sapulcē atskaiti par iekšējā audita plāna izpildi iepriekšējā gadā<sup>19</sup>.</li></ul>

<sup>14</sup> Iekšējā audita daļas nolikums (jaunā redakcijā) apstiprināts ar VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes 2024.gada 11.jūnija lēmumu Nr. VL-1.6/204-2024.

<sup>15</sup> "Latvijas dzelzceļš" koncerna iekšējā audita politika, apstiprināta ar VAS "Latvijas dzelzceļš" padomes 2022.gada 20.oktobra lēmumu Nr.PA1.2/19-9

<sup>16</sup> Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" statūti apstiprināti ar VAS „Latvijas dzelzceļš” 2023.gada 13.janvāra ārkārtas akcionāru sapulces lēmumu Nr.A1.1./1-1.

<sup>17</sup> Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" padomes reglaments apstiprināts ar VAS "Latvijas dzelzceļš" 2021.gada 20.oktobra padomes lēmumu Nr.PA1.2./13-10

<sup>18</sup> Iekšējā audita daļas nolikums apstiprināts ar VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes 2024.gada 11.jūnija lēmumu Nr. VL-1.6/204-2024

<sup>19</sup> 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	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padomei un Audita komitejai, kā arī Koncerna atkarīgo sabiedrību padomēm nav noteikti pienākumi ārējā revidenta atlases kritēriju noteikšanā.</li></ul> <p>Latvijas dzelzceļa akcionāru sapulce lemj par revidenta ievēlēšanu un atlīdzības noteikšanu<sup>20</sup>.</p> <p>Pēc lēmuma pieņemšanas par iepirkuma rezultātiem attiecībā uz atkarīgajām sabiedrībām ar ierobežotu atbildību lēmumu par revidenta ievēlēšanu pieņem dalībnieku sapulce<sup>21</sup>. 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.</p>
6.2. Uzņēmumam ir neatkarīgs ārējais revidents ar atbilstošu kvalifikāciju un reputāciju	<ul style="list-style-type: none"><li>Par Latvijas dzelzceļa 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</li></ul>
6.3. Viena ārējā revidenta pilnvaru laiks nepārsniedz 5 gadus, tādējādi nodrošinot revidenta pārstāvju rotāciju	<ul style="list-style-type: none"><li>2024.gadā iepirkumu rezultātā ir noslēgts līgums ar SIA "KPMG Baltics" uz trīs gadiem. Pirms tam Latvijas dzelzceļš koncerna sabiedrību gada pārskatu revīziju un VAS "Latvijas dzelzceļš" konsolidētā gada pārskata revīziju veica zvērinātu revidentu sabiedrība SIA "PricewaterhouseCoopers", licence Nr.5</li></ul>

<sup>20</sup> Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums

<sup>21</sup> "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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas dzelzceļam kā publiskas personas kapitālsabiedrībai un tās atkarīgajām sabiedrībām padomes locekļu atlases un atsaukšanas kārtība ir noteikta ārējos tiesību aktos<sup>22</sup> un uz to pamata izdotajos tiesību aktos<sup>23</sup>, un tā tiek ievērota.</li> </ul>
7.2. Par padomes locekļiem, kuri tiek virzīti ievēlēšanai vai atkārtotai ievēlēšanai, uzņēmums sniedz savlaicīgu un pietiekamu informāciju uzņēmuma akcionāriem.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Padomes locekļu virzīšanu ievēlēšanai vai atkārtotai ievēlēšanai atbilstoši ārējiem normatīvajiem aktiem veic kapitāla daļu turētājs, līdz ar to šādas informācijas sniegšana nav nepieciešama.</li> </ul>
7.3. Padomes lielums ir atbilstošs uzņēmuma darbības specifikai	<ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas dzelzceļš statūtos noteikts, ka padomes sastāvā ir trīs locekļi. 2025.gadā (sākot ar 12.02.2025.) Latvijas dzelzceļa padome strādāja pilnā sastāvā, savukārt sākot ar 01.01.2026. Latvijas dzelzceļa padome darbojās viena cilvēka sastāvā līdz 06.01.2026., kad tika iecelts vēl viens pagaidu padomes loceklis.</li> <li>Atkarīgās sabiedrības padomes locekļu skaitu nosaka Statūtos, ievērojot Ministru kabineta noteikto<sup>24</sup> valdes un padomes locekļu skaitu atbilstoši sabiedrības lielumu raksturojošiem rādītājiem, bet ne vairāk kā 3 (trīs) padomes locekļi Atkarīgās sabiedrības padomes sastāvā<sup>25</sup>. 2025.gadā SIA "LDZ Cargo" padome strādāja nepilnā jeb 2 cilvēku sastāvā, bet SIA "LDz ritošā sastāva serviss" un AS "LatRailNet" padomes lielums bija atbilstošs.</li> <li>Aktuāla informācija par padomes locekļiem ir pieejama Latvijas dzelzceļa mājas lapā.</li> </ul>
7.4. Padomes locekli ievēlē uz termiņu ne ilgāku par 5 gadiem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas dzelzceļš padomes locekli amatā ievēlē uz pieciem gadiem.</li> <li>Atkarīgo sabiedrību statūtos noteiktais padomes locekļa pilnvaru termiņš ir pieci gadi.</li> </ul>

<sup>22</sup> Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums

<sup>23</sup> PMK noteikumi Nr. 20, 07.01.2020. Valdes un padomes locekļu nominēšanas kārtība kapitālsabiedrībās, kurās kapitāla daļas pieder valstij vai atvasinātai publiskai personai

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> "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



**Princips 8.** Padomes locekļiem kopā ir atbilstoša pieredze un kompetence

Kritēriji	Fakti
8.1. Padomei kopumā piemīt tādas prasmes, pieredze un zināšanas, tostarp par attiecīgo nozari, lai pilnvērtīgi spētu pildīt savus pienākumus	● Padomi nominē ārējos tiesību aktos noteiktajā kārtībā. Padomes locekļi tiek izvērtēti pēc atbilstības profesionālajiem kritērijiem. Informācija par Latvijas dzelzceļa un atkarīgo sabiedrību padomes locekļu izglītību un pieredzi pieejama Latvijas dzelzceļa tīmekļvietnē.
8.2. Veidojot padomes sastāvu, tiek ievēroti dažādības principi	● Latvijas dzelzceļa padomi un atkarīgo sabiedrību padomes nominē ārējos tiesību aktos noteiktajā kārtībā.
8.3. Padomē tiek pārstāvēti abi dzimumi	● 2025.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	● Latvijas dzelzceļā tiek organizētas ievada apmācības jaunajiem padomes locekļiem, lai sniegtu informāciju par koncerna struktūru un tā darbības specifiku, nodrošinot iespēju pilnvērtīgi pildīt apstiprinātā Latvijas dzelzceļa Padomes reglamenta noteiktos uzdevumus.



## Princips 9. Uzņēmuma padomē ir neatkarīgi padomes locekļi

Kritēriji	Fakti
9.1. Uzņēmums izvērtē un akcionāri nosaka neatkarīgo padomes locekļu īpatsvaru	● Neatkarīgo padomes locekļu īpatsvaru nosaka ārējie tiesību akti <sup>26</sup> .
9.2. Vismaz puse no padomes locekļiem ir neatkarīgi	● 2025.gadā visās Koncerna sabiedrību padomēs vismaz puse bija neatkarīgie padomes locekļi. Informācija par neatkarīgā padomes locekļa statusu ir norādīta Latvijas dzelzceļa tīmekļvietnē.
9.3. Neatkarīgie padomes locekļu kandidāti iesniedz apliecinājumu par savu atbilstību neatkarības kritērijiem, un padomes loceklim amata pildīšanas laikā ir pienākums informēt par izmaiņām neatkarības statusā.	● 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.	● Padomes locekļu neatkarības novērtējumu atbilstoši pieejamai informācijai veic nominācijas komisija.

<sup>26</sup>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums



Padomes un valdes atalgojuma noteikšanas principi

**Princips 10.** Uzņēmumā ir ieviesta valdes un padomes atalgojuma politika

Kritēriji	Fakti
10.1. Uzņēmumā ir ieviesta atalgojuma politika, kuru izstrādājusi valde, izskatījusi padome un apstiprinājusi akcionāru sapulce	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Atlīdzības noteikšanas principi valdes un padomes locekļiem noteikti ārējos tiesību aktos<sup>27</sup> un Satiksmes ministrijas iekšējos noteikumos<sup>28</sup>.</li> <li>Latvijas dzelzceļa padome ir apstiprinājusi valdes locekļu atlīdzības un motivācijas vadlīnijas<sup>29</sup>.</li> <li>Latvijas dzelzceļš kā Koncerna Valdošais uzņēmums nosaka vienotu kārtību (vadlīnijas)<sup>30</sup> Atkarīgo sabiedrību padomes un valdes locekļu atlīdzības noteikšanai.</li> <li>Atbilstoši Latvijas dzelzceļa statūtiem valde ar akcionāru sapulci saskaņo valdes izstrādātos darbinieku atlīdzības noteikšanas svarīgākos nosacījumus, uz kuriem balstīta Latvijas dzelzceļa darbinieku atalgojuma sistēma<sup>31</sup>.</li> <li>“Latvijas dzelzceļš” koncerna personāla vadības un atalgojuma politika apstiprināta Latvijas dzelzceļa padomē<sup>32</sup>.</li> </ul>
10.2. Padome reizi gadā nosaka valdei, tostarp katram valdes loceklim, sasniedzamos finanšu un ilgtspējas mērķus, to ietekmi uz atalgojuma mainīgo daļu un uzrauga to izpildi	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Latvijas dzelzceļa padome reizi gadā nosaka valdei sasniedzamos finanšu un nefinanšu mērķus, valdes locekļu individuālos mērķus (KPI) nākamajam periodam un veic to izpildes uzraudzību<sup>33</sup>.</li> <li>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 apstiprināšanai<sup>34</sup>.</li> </ul>
10.3. Padomes locekļiem nenosaka atalgojuma mainīgo daļu, kā arī neizmaksā jebkādu kompensāciju atsaukšanas no amata vai amata atstāšanas gadījumā	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Latvijas dzelzceļa 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.</li> </ul>
10.4. Valde reizi gadā sagatavo ziņojumu par atalgojumu, kas piešķirts katram esošajam un bijušajam valdes un padomes loceklim	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Latvijas dzelzceļš tīmekļvietnē ir informācija par atalgojumu, kas piešķirts katram Latvijas dzelzceļa esošajam un bijušajam valdes un padomes loceklim sākot ar 2022.gadu.</li> </ul>

<sup>27</sup> Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums

<sup>28</sup> Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”

<sup>29</sup> VAS „Latvijas dzelzceļš” valdes locekļu atlīdzības un motivācijas vadlīnijas, apstiprinātas ar padomes 18.07.2024 lēmumu Nr.PA1.2./14-1

<sup>30</sup> „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

<sup>31</sup> 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

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

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

<sup>34</sup> “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	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padomei ir apstiprināts reglaments<sup>35</sup>. Padome apstiprina padomes sēžu kalendāru kārtējam kalendārajam gadam. 2025.gadā notikušas 22 padomes sēdes, kurās izskatīti un pieņemti 147 lēmumi.</li><li>Koncerna atkarīgo sabiedrību padomes izstrādā un apstiprina Padomes reglamentu un iesniedz zināšanai Vienīgajam dalībniekam<sup>36</sup>. Atkarīgo sabiedrību padomes savu darbu organizē saskaņā ar reglamentu un darba kalendāru.</li></ul>
11.2. Padome notur vismaz vienu atsevišķu padomes sēdi gadā uzņēmuma stratēģijas un tās izpildes apspriešanai	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padome uzrauga stratēģijas īstenošanu<sup>37</sup>. Reizi pusgadā kapitāla daļu turētājam tiek iesniegta padomes sēdē izskatīta un apstiprināta atskaite par stratēģijas ieviešanas rīcības plāna izpildi<sup>38</sup>.</li><li>Atkarīgo sabiedrību padomes reizi ceturksnī izskata stratēģiskās plānošanas dokumentu ieviešanas rīcības plānu izpildi<sup>39</sup>.</li></ul>
11.3. Uzņēmuma budžetā paredz samērīgu padomes darbības nodrošināšanai nepieciešamo finansējumu	<ul style="list-style-type: none"><li>Padomes darbības nodrošināšanai nepieciešamais finansējums ir paredzēts attiecīgās Koncerna sabiedrības budžetā.</li></ul>
11.4. Padome reizi gadā veic padomes darba pašnovērtējumu un tā rezultātus izskata padomes sēdē	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padome reizi gadā veic padomes pašvērtējumu. Informācija par veikto padomes pašvērtējumu un galvenie secinājumi par padomes pašvērtējuma rezultātiem tiek iesniegti izskatīšanai akcionāru sapulcē<sup>40</sup>.</li><li>Atkarīgās sabiedrības vienlaicīgi ar gada pārskatu iesniedz dalībniekam padomes izskatītu atskaiti par padomes locekļu darbības novērtējumu (tajā ietverot pašvērtējumu)<sup>41</sup>.</li></ul>
11.5. Padome katru gadu izvērtē, vai tās sastāvs ir ar atbilstošu pieredzi un kompetenci, tostarp, vai tam ir pietiekama kapacitāte un tas atbilst dažādības principiem.	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padome reizi gadā veic padomes pašvērtējumu.</li></ul>
11.6. Padome ir izvērtējusi komiteju izveides nepieciešamību (ja ir izveidota komiteja, skatīt principu # 12.1)	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padome ir izvērtējusi komiteju nepieciešamību un izveidojusi Audita komiteju<sup>42</sup>.</li><li>Atkarīgajām sabiedrībām tiesību akti padomes komitejas neparedz, kā arī padomes reglamentos tās nav paredzētas.</li></ul>

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

<sup>36</sup> "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.

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

<sup>38</sup> Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība"

<sup>39</sup> "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.

<sup>40</sup> Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība"

<sup>41</sup> "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.

<sup>42</sup> 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 sagatavotā informācija padomes lēmumu pieņemšanai	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padomei informācija lēmumu pieņemšanai tiek iesniegta nedēļu pirms sēdes dienas vai īsākā termiņā saskaņā ar padomes priekšsēdētāja lēmumu<sup>43</sup>.</li></ul> <p>Atkarīgo sabiedrību padomes reglamentos ir noteikti lēmumu pieņemšanai nepieciešamās informācijas iesniegšanas termiņi.</p>
12.2. Padome nosaka informācijas aprites kārtību, arī padomes tiesības pieprasīt no valdes informāciju, kas padomei nepieciešama lēmumu pieņemšanai	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padomes reglamentā ir noteikta informācijas aprites kārtība un padomes tiesības pieprasīt informāciju no valdes, kas nepieciešama padomei lēmumu pieņemšanai.</li></ul> <p>Atkarīgo sabiedrību padomes reglamentos ir noteikta informācijas aprites kārtība un padomes tiesības pieprasīt informāciju no valdes, kas nepieciešama padomei lēmumu pieņemšanai.</p>
12.3. Padomes loceklis analizē informāciju un sagatavo priekšlikumus padomes lēmumu pieņemšanai	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa 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.</li></ul> <p>Atkarīgo sabiedrību padomes sēdēs tiek ievērota Padomes reglamentos noteiktā padomes sēdes norise, pēc padomes locekļa pieprasījuma protokolā tiek norādīts padomes locekļu atšķirīgais viedoklis.</p>
12.4. Padome, pieņemot lēmumus, izvērtē riskus un īstermiņa un ilgtermiņa ietekmi uz uzņēmuma vērtību, ilgtspēju un atbildīgu attīstību	<ul style="list-style-type: none"><li>Latvijas dzelzceļa padome, pieņemot lēmumus, veicina vidēja termiņa darbības stratēģijā iekļauto mērķu sasniegšanu, izvērtē riskus un īstermiņa un ilgtermiņa ietekmi uz kapitālsabiedrības vērtību, ilgtspēju un atbildīgu attīstību.</li></ul> <p>Latvijas dzelzceļa un atkarīgo sabiedrību padomes lēmumu anotācijās/ paskaidrojuma rakstos tiek iekļauta informācija par lēmuma ietekmi.</p>

<sup>43</sup> 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.<sup>1</sup>** Komiteja sagatavo priekšlikumus lēmumu pieņemšanai padomē

Kritēriji	Fakti
12. <sup>11</sup> . Padome nosaka komitejas uzdevumus un darbības organizēšanas kārtību	● Latvijas dzelzceļa padome ir apstiprinājusi Audita komitejas nolikumu, kas nosaka komitejas uzdevumus un darbības organizēšanas kārtību <sup>44</sup> . Audita komitejas nolikums pieejams Latvijas dzelzceļa tīmekļvietnē.
12. <sup>12</sup> . Padome izveido komiteju vismaz trīs tādu padomes locekļu sastāvā, kuriem ir atbilstoša pieredze un zināšanas noteiktajā komitejas darbības jomā (atalgojuma, nominācijas, revīzijas vai citā jomā)	● Padome ir izveidojusi Audita komiteju 3 padomes locekļu sastāvā, Audita komitejas priekšsēdētājs 2025.gadā bija Reinis Ceplis.
12. <sup>13</sup> . Komiteja analizē informāciju un sagatavo priekšlikumus lēmumu pieņemšanai padomē, kā arī informē padomi par komitejas darbu	● 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 zvērīnāta revidenta neatbilstību Revīzijas pakalpojumu likumam.  2025.gadā notikušas 3 padomes Audita komitejas sēdes, izskatīti 14 jautājumi.

<sup>44</sup> Valsts 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Padomes apstiprinātajā Latvijas dzelzceļa Koncerna Ētikas kodeksā ir definētas pazīmes, kas norāda uz interesešu konfliktu un rīcība interesešu konflikta novēršanai<sup>45</sup>. 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 darbībā<sup>46</sup>. Koncerna sabiedrību valdes un padomes reglamentos ir noteikti pienākumi par ārējā regulējuma ievērošanu un rīcību, ja konstatēts interesešu konflikts vai potenciāls interesešu konflikts<sup>47</sup>. Sniedzot piekrišanu amatu savienošanai, piemēro ārējo regulējumu.</li> </ul> <p>Latvijas dzelzceļa valsts amatpersonu interesešu konflikta un amatu savienošanas jautājumu kārtošanas izpildi, kas ir valdes un padomes kompetencē, uzrauga norīkotais valsts kapitāla daļu turētāja pārstāvis<sup>48</sup>.</p>
13.2. Padomes vai valdes locekļi nepiedalās lēmumu pieņemšanā jautājumos, kuros uzņēmuma intereses nonāk pretrunā ar padomes vai valdes locekļu, vai ar tiem saistītu personu interesēm	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Koncerna sabiedrību valdes un padomes reglamentos ir noteikti pienākumi par ārējā regulējuma ievērošanu un rīcību, ja konstatēts interesešu konflikts vai potenciāls interesešu konflikts.</li> </ul>
13.3. Personas, uz kurām attiecas interesešu konflikta novēršanas pienākums, regulāri piedalās apmācībās par rīcību interesešu konflikta situācijās	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2025.gadā veiktas apmācības korupcijas un interesešu konflikta novēršanas jomā 2878 koncerna darbiniekiem no dažādām Koncerna sabiedrību struktūrvienībām.</li> </ul>

<sup>45</sup> „Latvijas dzelzceļš” koncerna Ētikas kodekss, apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” padomes 2024.gada 27.septembra lēmumu Nr. PA PA1.2/17-2.

<sup>46</sup> Likums Par interesešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā

<sup>47</sup> “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.

<sup>48</sup> Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”



## Akcionāru sapulce

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

Kritēriji	Fakti
<p>14.1. Uzņēmums laikus informē akcionārus par akcionāru sapulces darba kārtību, dalības iespējām un balsošanas kārtību, kā arī par jebkādām ar tām saistītām izmaiņām</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Akcionāru sapulces tiek organizētas saskaņā ar Satiksmes ministrijas iekšējiem noteikumiem "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība"<sup>49</sup>. Latvijas dzelzceļš ievēro šo noteikumu prasības.</li> <li>Latvijas dzelzceļš atkarīgās sabiedrības informāciju par dalībnieku/ akcionāru sapulces darba kārtību iesniedz noteiktajos termiņos.</li> <li>Atkarīgo sabiedrību dalībnieku sapulces reglaments nosaka, kā tiek organizētas Koncerna sabiedrību ar ierobežotu atbildību dalībnieku sapulces<sup>50</sup>, izņemot AS "LatRailNet", kurai tiek piemēroti tikai Komerclikuma noteikumi, kas reglamentē akcionāru sapulču organizāciju un norisi.</li> </ul>
<p>14.2. Uzņēmums nodrošina iespēju akcionāriem laikus iepazīties ar lēmumu projektiem un tiem pievienotajiem dokumentiem, tostarp, izmantojot digitālos rīkus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
<p>14.3. Uzņēmums nodrošina akcionāriem iespēju pirms akcionāru sapulces iesniegt jautājumus par darba kārtībā iekļautajiem jautājumiem un lēmumu projektiem</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 termiņu<sup>51</sup>.</li> </ul>
<p>14.4. Lēmumu projekti un tiem pievienotie dokumenti sniedz detalizētu, skaidru un pilnīgu informāciju par izskatāmo jautājumu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas dzelzceļš 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 turētājam<sup>52</sup>.</li> </ul>

<sup>49</sup> Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība"

<sup>50</sup> Atkarīgo sabiedrību dalībnieku sapulces reglaments apstiprināts ar 2020.gada 14. aprīļa Valdes lēmumu Nr. VL -25/154.

<sup>51</sup> Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība"

<sup>52</sup> 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
<p>15.1. Uzņēmums nodrošina akcionāriem iespējas piedalīties akcionāru sapulcē klātienē vai attālināti, ievērojot nepieciešamos drošības un tehniskos pasākumus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Akcionāru sapulces var notikt gan klātienē, gan attālināti ar elektronisko saziņas līdzekļu starpniecību<sup>53</sup>.</li> <li>Latvijas dzelzceļa atkarīgo sabiedrību dalībnieku/ akcionāru sapulces notiek klātienē un var tikt noturētas arī attālināti<sup>54</sup>.</li> </ul>
<p>15.2. Uzņēmums nosaka atbilstošu akcionāru sapulces ilgumu un dod iespēju akcionāriem sapulces laikā paust savu viedokli un iegūt lēmumu pieņemšanai nepieciešamo informāciju .</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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 dzelzceļa koncerna iekšējos noteikumos<sup>55</sup>.</li> <li>Latvijas dzelzceļa akcionāru sapulci vada kapitāla daļu turētāja pārstāvis, līdz ar to nav šaubu par akcionāra iespēju paust viedokli un iegūt nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai.</li> <li>Latvijas dzelzceļa atkarīgo sabiedrību dalībnieku/ akcionāru sapulces vada Latvijas dzelzceļa valdes priekšsēdētājs, līdz ar to nav šaubu par dalībnieka/ akcionāra iespēju paust viedokli un iegūt nepieciešamo informāciju lēmumu pieņemšanai.</li> </ul>
<p>15.3. Uzņēmums aicina valdes un padomes locekļus, padomes locekļu kandidātus, revidentu un iekšējo auditoru, kā arī citas personas piedalīties akcionāru sapulcē atbilstoši tajā izskatāmajiem jautājumiem</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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.</li> </ul>
<p>15.4. Akcionāru sapulce pieņem lēmumus atbilstoši iepriekš izsludinātajiem lēmumu projektiem</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Akcionāru sapulce parasti pieņem lēmumus atbilstoši iepriekš izsludinātajiem lēmumu projektiem, nepieciešamības gadījumā akcionārs var rosināt redakcionālas izmaiņas vai citu lēmumu.</li> </ul>

<sup>53</sup> Satiksmes ministrijas iekšējie noteikumi 27.09.2021. Nr. 01-02/31 "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība"

<sup>54</sup> Atkarīgo sabiedrību dalībnieku sapulces reglaments apstiprināts ar 2020.gada 14. aprīļa Valdes lēmumu Nr. VL -25/154

<sup>55</sup> Atkarīgo sabiedrību dalībnieku sapulces reglaments apstiprināts ar 2020.gada 14. aprīļa Valdes lēmumu Nr. VL -25/154.



**Princips 16.** Uzņēmums izstrādā un ar akcionāriem apspriež dividenžu politiku

Kritēriji	Fakti
16.1. Uzņēmums ir izstrādājis un publiskojis aktuālu dividenžu politiku	● Latvijas dzelzceļš un atkarīgo sabiedrību dividenžu apmēru nosaka ievērojot saistošo tiesību aktu noteikumus <sup>56</sup> un likumā Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam noteikto.
16.2. Dividenžu politika ir apspriesta ar akcionāriem akcionāru sapulces laikā	● Dividenžu apmērs tiek apspriests ar padomi, akcionāru. Latvijas dzelzceļa atkarīgo sabiedrību dividenžu apmērs tiek apspriests ar dalībnieku/ akcionāru.

<sup>56</sup> 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 puses 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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas dzelzceļš mājas lapā atklāj pilnīgu, precīzu, objektīvu, aktuālu un patiesu informāciju par Koncerna sabiedrībām atbilstoši ārējo tiesību aktu prasībām<sup>57</sup> un sabiedrību aktualitātēm.</li> <li>Informācijas aktualizēšana tiek veikta saskaņā ar Latvijas dzelzceļš koncerna informācijas publiskošanas kārtību<sup>58</sup>.</li> </ul>
17.2. Uzņēmums sniedz informāciju visiem akcionāriem vienlaikus un vienādā apjomā un šim nolūkam izmanto pirms tam saskaņotus saziņas līdzekļus, ņemot vērā gan tehnoloģiju iespējas, gan akcionāru vajadzības.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas dzelzceļam ir tikai viens akcionārs. Tāpat arī atkarīgajām sabiedrībām ir tikai viens dalībnieks. Informācijas sniegšanai tiek izmantoti saskaņoti saziņas līdzekļi.</li> </ul>
17.3. Uzņēmums atklāj informāciju par uzņēmuma pārvaldību, stratēģiju vai darbības virzieniem un publicē finanšu pārskatus, kā arī citu informāciju saskaņā ar Kodeksa pielikumu Nr. 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas dzelzceļš 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.</li> <li>Latvijas dzelzceļš kopš 2016.gada sagatavo un savā mājas lapā publicē ilgtspējas pārskatu saskaņā ar starptautiskajām Globālās ziņošanas iniciatīvas (GRI) standartu vadlīnijām, bet sākot ar 2024. gadu agrāk piemēro un brīvprātīgā kārtā izmanto Korporatīvās ilgtspējas ziņu sniegšanas direktīvā un no tās izrietošajā Ilgtspējas informācijas atklāšanas likumā paredzēto ilgtspējas ziņošanas pieeju.</li> </ul>
17.4. Uzņēmums nodrošina informāciju gan latviešu valodā, gan vēl vismaz vienā Eiropas Savienības dalībvalstu oficiālajā valodā.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas dzelzceļš tīmekļvietnē informācija pieejama latviešu un angļu valodā.</li> </ul>

<sup>57</sup>Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums

<sup>58</sup>"Latvijas dzelzceļš" koncerna informācijas publiskošanas kārtība apstiprināta ar 2023.gada 19.decembra Valdes lēmumu Nr.VL-1.6/400-2023



## Uzņēmumu grupu pārvaldība

**Princips 18.** Uzņēmumu grupām ir izveidota caurskatāma pārvaldības sistēma, kas nodrošina korporatīvās pārvaldības principu īstenošanu meitas uzņēmumos

Kritēriji	Fakti
18.1. Uzņēmumu grupā ietilpstoša meitas uzņēmuma valdes un padomes locekļi rīkojas primāri meitas uzņēmuma interesēs.	● Latvijas dzelzceļa koncernā ietilpstošo meitas uzņēmuma valdes un padomes locekļi rīkojas primāri meitas uzņēmuma interesēs.
18.2. Uzņēmumu grupā ir ieviesta caurskatāma kārtība par grupas līmeņa stratēģijas, finanšu mērķu un politiku īstenošanu.	● Latvijas dzelzceļa koncernā ir ieviesta caurskatāma kārtība un ziņošana par grupas līmeņa stratēģijas, finanšu mērķu un politiku īstenošanu <sup>59</sup> .
18.3. Uzņēmums sniedz pilnvērtīgu un caurskatāmu informāciju par savu darbību uzņēmumu grupā.	● Latvijas dzelzceļa koncernā ietilpstošie meitas uzņēmumi sniedz pilnvērtīgu un caurskatāmu informāciju par savu darbību, informācija pieejama Latvijas dzelzceļa tīmekļvietnē.

<sup>59</sup>"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.



## Uzņēmuma publiskojamā informācija

Korporatīvās pārvaldības kodeksa prasība	Informācijas pieejamība tīmekļvietnē <a href="http://www.LDz.lv">www.LDz.lv</a>
<b>Uzņēmums</b>	
Informācija par uzņēmumu – tā izveidošanas un darbības vēsture, reģistrācijas dati, adrese, nozares raksturojums, galvenie komercdarbības veidi, uzņēmuma vieta grupas struktūrā	● Skatīt sadaļā Par mums
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	● Pārvaldības politikas: "Latvijas dzelzceļš" koncerna korporatīvās pārvaldības kodekss
Uzņēmuma leikšējās kultūras un ētiskas uzvedības kodekss	● Pārvaldības politikas: "Latvijas dzelzceļš" koncerna Ētikas kodekss
Informācija par uzņēmuma atbilstību aktuālajiem labas uzņēmējdarbības prakses standartiem (piemēram, ilgtspējas, vides, informācijas tehnoloģiju jomā)	● Skatīt sadaļā LDz un vide
Būtiskākās uzņēmuma politikas	● Skatīt sadaļā Pārvaldības politikas
<b>Akcionāri un patiesie labuma guvēji</b>	
Informācija par uzņēmuma akcionāriem/dalībniekiem, kuriem pieder vismaz 5 % uzņēmuma pamatkapitāla (norādot datumu, kad šī informācija ir sagatavota)	● Skatīt sadaļā – Par mums – Akcionārs
Informācija par uzņēmuma patiesajiem labuma guvējiem (norādot datumu, kad šī informācija ir sagatavota)	● Nav attiecināms
Uzņēmuma emitēto, apmaksāto un balsstiesīgo akciju, obligāciju vai citu finanšu instrumentu skaits	● Nav attiecināms
<b>Padome un valde</b>	
Valdes un padomes struktūra	● Valdes reglaments, Padomes reglaments
Informācija par katru uzņēmuma padomes un valdes locekli	● Skatīt sadaļās Valde un Padome
Informācija par neatkarīgajiem padomes locekļiem	● Skatīt sadaļā Padome
Valdes un padomes atalgojuma politika un atalgojuma ziņojums	● Skatīt sadaļās Valde un Padome
Uzņēmuma apstiprināta padomes un valdes locekļu atlases un atsaukšanas kārtība	● Skatīt sadaļās Valdes reglaments un Padomes reglaments
Informācija par padomes komitejām un revīzijas komiteju	● Skatīt sadaļā Padome Audita komitejas nolikums



## Uzņēmuma publiskojamā informācija

Korporatīvās pārvaldības kodeksa prasība	Informācijas pieejamība tīmekļvietnē <a href="http://www.LDz.lv">www.LDz.lv</a>
<b>Finanšu un ilgtspējas pārskati un informācija</b>	
Uzņēmuma finanšu pārskati un ziņojumi par vismaz pēdējiem trīs finanšu gadiem: • gada pārskati (tostarp konsolidētie pārskati, ja tādi tiek sagatavoti) un revidenta ziņojumi (ja tādi ir sagatavoti) • starpperiodu pārskati un ceturkšņu pārskati	● Skatīt sadaļā Finanšu un darbības rādītāji
Uzņēmuma finanšu pārskati un ziņojumi	● Skatīt sadaļā Finanšu darbības rādītāji
Uzņēmuma ilgtspējas pārskati par vismaz pēdējiem trīs finanšu gadiem, ja tādi ir	● Skatīt sadaļā Finanšu un darbības rādītāji – Auditēti gada pārskati un Ilgtspējas pārskati
Paziņojumi par korporatīvo pārvaldību par vismaz pēdējiem trīs finanšu gadiem, ja tādi ir	● Skatīt sadaļā Finanšu un darbības rādītāji – Auditēti gada pārskati. Par 2022. un 2023.gadu iekļauts konsolidētajā "Latvijas dzelzceļš" gada pārskatā, par 2024.gadu iekļauts Konsolidētajā "Latvijas dzelzceļš" koncerna 2024.gada pārskatā un ilgtspējas ziņojumā
Uzņēmuma finanšu kalendārs vai cits būtisku un plānotu komunikācijas pasākumu kalendārs	● Nav publiskots
<b>Informācija akcionāriem un investoriem</b>	
Informācija par plānotajām akcionāru sapulcēm: • paziņojumi par akcionāru sapulču sasaukšanu • lēmumu projekti	● Nav publiskota
Informācija par notikušajām akcionāru sapulcēm	● Nav publiskots kopš 2024.gada
Uzņēmuma dividenžu politika un informācija par izmaksātajām dividendēm (par vismaz pēdējiem 10 uzņēmuma darbības gadiem)	● Skatīt sadaļā Finanšu un darbības rādītāji
Informācija par saistīto pušu darījumiem	● Skatīt sadaļā Finanšu darbības rādītāji
Uzņēmuma publicētie paziņojumi un būtiska informācija investoriem, tostarp prezentācijas investoriem, videoieraksti no pasākumiem investoriem, prognozes, ja tādas ir paustas, paziņojumi par uzņēmuma apvienošanu vai pārņemšanu u. c.	● Nav attiecināms
Atbildīgais saziņai ar uzņēmumu (piemēram, investoru attiecību speciālists)	● 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.
Iekšējās kultūras un ētiskas uzvedības politika.	●	"Latvijas dzelzceļš" koncerna Ētikas kodekss.
Valdes un padomes atlases politika	●	Skatīt Paziņojumā par korporatīvo pārvaldību 7.1.
Interesešu konfliktu novēršanas politika	●	Ietverta "Latvijas dzelzceļš" koncerna Ētikas kodeksā.

### Citas būtiskākās politikas, kas pieminētas Kodeksā

Iekšējās kontroles un audita politika	●	VAS "Latvijas dzelzceļš" koncerna iekšējā audita politika
Informācijas pārvaldības un drošības 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
Križu vadības un darbības nepārtrauktības politika. Uzņēmuma gatavības nodrošināšanai neparedzētiem notikumiem un saimnieciskās darbības nepārtrauktības uzturēšanai, tostarp veselības, piegādes ķēžu un kibernetikas krīzēs	●	"Latvijas dzelzceļš" koncerna kibernetikas politika "Latvijas dzelzceļš" koncerna satiksmes drošības politika "Latvijas dzelzceļš" koncerna drošības politika

### Būtiskās atbilstības nodrošināšanas politikas

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 ilgtspējas procesu plānošanu un pārvaldību, kā arī līdz brīdim, kad tiks ievēlēts jauns valdes loceklis vai veikti grozījumi Valdes reglamentā, papildus ir atbildīgs par jautājumiem, kas saistīti ar investīciju plānošanu, vides un energopārvaldību un ir noteiktas atbildības par citām jomām, kas saistītas ietekmes, risku un iespēju pārvaldību uzņēmumā. Valdes priekšsēdētāja pakļautībā ir direkcijas un struktūras (skatīt attēlu [29.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, CO<sub>2</sub> 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. **Ar ilgtspēju saistīti jautājumi tiek 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 bija 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 varēja 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 vadība tika pārcelta 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](#) (aktuālā redakcija apstiprināta LDz padomē 2025. gada 16. oktobrī), 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, Personāla vadības un atalgojuma politika, Fizisko personu privātuma politika, Krāpšanas novēršanas politika, Satiksmes drošības 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.



## 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. 2025. 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 fizisko personu datu aizsardzības politiku;
- Par VAS "Latvijas dzelzceļš" 2024. gada ilgtspējas un gada pārskatu un konsolidēto 2024. gada pārskatu;
- Par "Latvijas dzelzceļš" koncerna ilgtspējas politikas apstiprināšanu;
- Par ziņojumu par VAS "Latvijas dzelzceļš" Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2021. – 2025. gadam Rīcības plāna izpildi 2025. gada 1. pusgadā;
- Par projekta "BEMU uzlādes infrastruktūras izbūve" koncepciju;

2025. gadā LDz valdes sēdēs izskatīti un pieņemti lēmumi šādos ar ilgtspēju saistītos jautājumos (tai skaitā attiecībā uz stratēģisko attīstību, kas ietver ilgtspējas elementus):

- Akceptēta "Latvijas dzelzceļš" koncerna ilgtspējas politika un ilgtspējas dokumenti;
- Apstiprināts pārskats par VAS "Latvijas dzelzceļš" vides un energopārvaldības sistēmas vadību un Vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam izpildi 2024. gadā;
- Apstiprinātas vadlīnijas "Latvijas dzelzceļš" koncerna SEG emisiju aprēķināšanai;

- Izskatīta VAS "Latvijas dzelzceļš" Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2021.–2025.gadam īstenošanas rīcības plāna izpilde 2025.gada 1.pusgadā;
- Apstiprināta "Latvijas dzelzceļš" koncerna kiberdrošības politika;
- Apstiprināts VAS "Latvijas dzelzceļš" Vidēja termiņa darbības stratēģijas 2026.–2030. gadam projekts un rīcības plāna projekts;
- Apstiprināta "Latvijas dzelzceļš" koncerna fizisko personu datu aizsardzības politika;
- Apstiprināts aktualizēts VAS "Latvijas dzelzceļš" Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts;

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

Ilgtpējas 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 [121.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

2025. 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: finanšu mērķu izpilde, investīciju apguve, biznesa nepārtrauktības nodrošināšana un komercdarbības attīstība. Tika izvirzīti sekojoši KPI, kas saistīti ar ilgtspēju:

- [Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta "Ilgspējas indeksa" novērtējumā](#) saņemt "Platīna" kategoriju;
- Nopietnu negadījumu skaita uz miljonu vilcienkilometru samazināšana;
- Darbinieku pēctecības plāna izstrāde;
- Pasažieriem ar kustību traucējumiem un ierobežotu mobilitāti nepieciešamās infrastruktūras izveide un procedūru pilnveide;

KPI izpildei ir ietekme uz valdes darba kopējo novērtējumu pārskata gadā un iespējamo prēmiju apjomu.

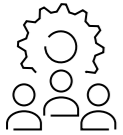
Lai būtiski palielinātu darba efektivitāti un virzību uz stratēģisko mērķu sasniegšanu, 2023. gada sākumā tika apstiprināti Darba izpildes, mērķu vadības un kompetenču novērtēšanas noteikumi, un saskaņā ar tiem darbinieku vērtē vienu reizi kalendārajā gadā, paredzot arī ārkārtas novērtēšanas un karjeras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

Darbiniekiem, kuru amata pienākumi ir saistīti ar ilgtspējas jautājumiem, ikgadēji tiek izvirzīti mērķi ar ilgtspēju saistītos jautājumos, piemēram, dažādu ilgtspējas dokumentu izstrādē, SEG emisiju aprēķinu veikšanā, atbilstības nodrošināšanā vides un energopārvaldības sistēmai ISO 14001:2015 (vides pārvaldība) un ISO 50001:2018 (energopārvaldība) uzraudzības auditos, satiksmes drošībā (nopietnu negadījumu skaita samazināšanā) u.c. ilgtspējas jautājumos. 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

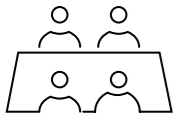
Koncerns, īstenojot publiskās lietošanas dzelzeļa infrastruktūras uzturēšanu, attīstību, kā arī īstenojot komercdarbību, piemēro pienācīgas rūpības principu visos gadījumos, kad īstenotās darbības skar vai var skart ieinteresētās puses. Kā būtiskākos pienācīgas rūpības aspektus var minēt:



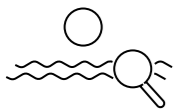
**Konsultācijas ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību** jautājumos, kas skar darbinieku nodarbinātību, darba apstākļus, atalgojumu un citus ar darbiniekiem saistītus jautājumus



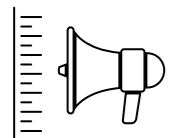
Publisko iepirkumu regulējumā paredzētos **pretendentu atlases un novērtēšanas pasākumus**, kā arī, sākot no 2024. gada, **pakāpenisku izvēlēto piegādātāju ilgtspējas riska līmeņa izvērtēšanu**, lai nodrošinātu caurspīdīgu piegādātāju atlasi, kā arī sekmīgi pārvaldītu ar sadarbību saistītos riskus



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



**Regulāru vides - grunts, gruntsūdeņu, notekūdeņu un gaisa - monitoringu**, un pēc nepieciešamības - ģeoeoloģisku vai detalizētu piesārņotas vietas, tai skaitā vēsturiski piesārņotu vietu izpēti, nolūkā mazināt piesārņojuma izplatību, veiktu tā kontroli un iespēju robežās - likvidēšanu;



**Periodisku dzelzeļa trokšņu stratēģisko kartēšanu**, nolūkā identificēt teritorijas, kurās troksnis rada diskomfortu iedzīvotājiem, un iespēju robežās plānotu trokšņa izplatības 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.

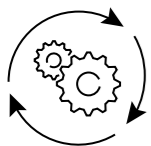
Ilgtspējas ziņojuma saturā informācija par specifiskiem pienācīgas rūpības aspektiem pieejama zemāk norādītājās sadaļās:

Pienācīgas rūpības pamatelementi	Ziņojuma lpp.
Pienācīgas rūpības iekļaušana pārvaldībā, stratēģijā un darījumdarbības modelī	<a href="#">77-78</a> , <a href="#">121-122</a> , <a href="#">130</a> , <a href="#">140</a> , <a href="#">158</a> , <a href="#">162</a> , <a href="#">169-171</a>
Skarto ieinteresēto personu iesaiste visos galvenajos pienācīgas rūpības procesa posmos	<a href="#">79-81</a> , <a href="#">83</a> , <a href="#">96</a> , <a href="#">122</a> , <a href="#">140</a> , <a href="#">145</a> , <a href="#">158</a> , <a href="#">160</a> , <a href="#">165</a> , <a href="#">177-179</a> , <a href="#">191</a>
Negatīvas ietekmes identificēšana un novērtēšana	<a href="#">65-66</a> , <a href="#">82-83</a>
Pasākumi minētās negatīvās ietekmes novēršanai	<a href="#">92-93</a> , <a href="#">146</a> , <a href="#">161</a> , <a href="#">166</a> , <a href="#">180</a>
Šo centieni rezultativitātes uzraudzība un informēšana par tiem	<a href="#">148</a> , <a href="#">166</a> , <a href="#">180</a>

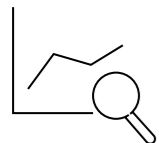


## Riska pārvaldība un iekšējā kontrole attiecībā uz ilgtspējas ziņu sniegšanu

Ilgtpējas ziņu sniegšanā Koncerns ievēro šādus kvalitātes un kontroles principus, kas ļauj savlaicīgi mazināt iespējamus 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:



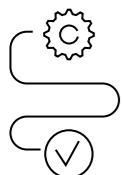
**Sistēmiska pieeja.** Lai nodrošinātu vienotu pieeju un izpratni par ilgtspējas ziņošanā iesaistīto pušu pienākumiem, atbildībām un ziņojuma sagatavošanas gaitu, VAS "Latvijas dzelzceļš" valde ir apstiprinājusi "Latvijas dzelzceļš" koncerna ilgtspējas ziņojuma sagatavošanas kārtību, kura ir saistoša 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. Lai mazinātu datu precizitātes riskus, ilgtspējas ziņošanas vajadzībām iegūtie dati no SAP sistēmas tiek apkopoti un atkārtoti pārbaudīti, salīdzinot tos ar pamatojošajiem dokumentiem.



**Informācijas kvalitāte un konsekvence.** Lai nodrošinātu koordinētu informācijas iegūvi 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 pirmās puses izskaņā, iegūstot datus par pusgadu vai pirmajiem trim gada ceturkšņiem un sagatavojot ilgtspējas ziņojuma kvalitatīvo daļu savlaicīgi.



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



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



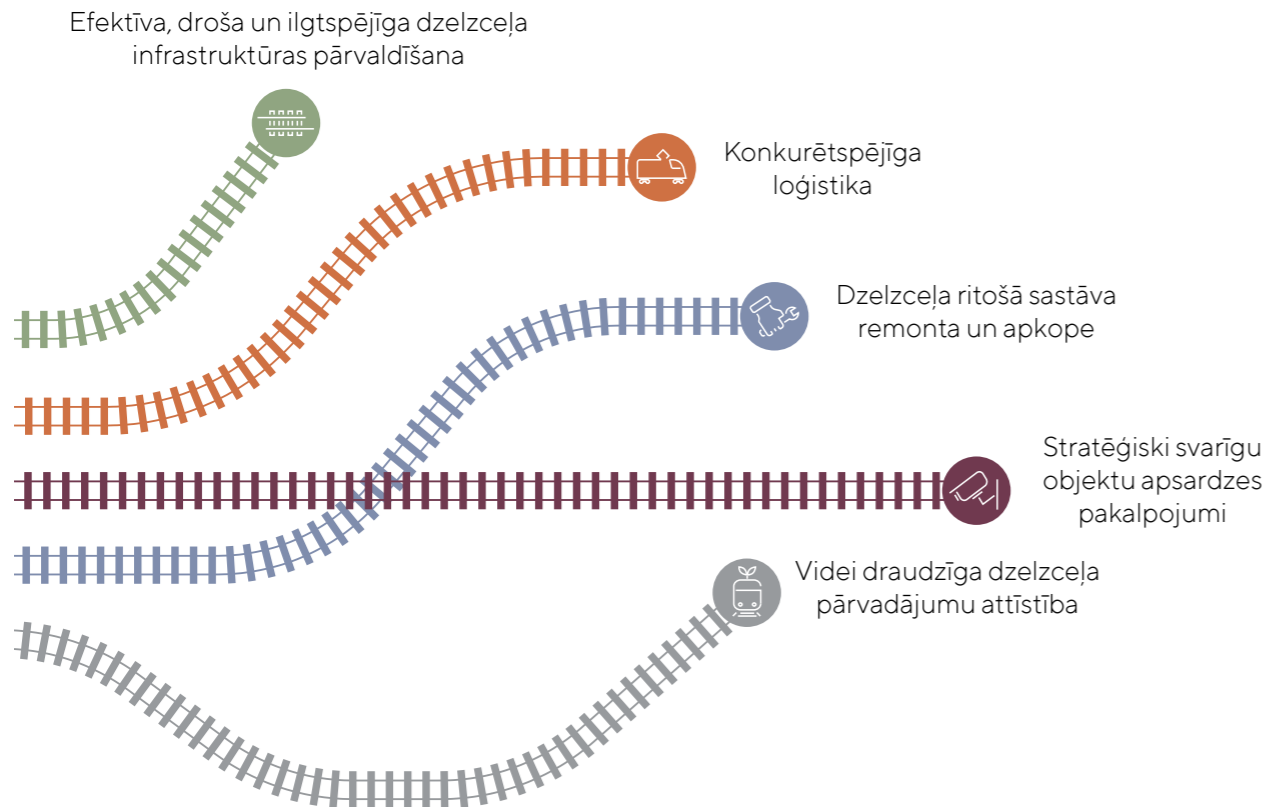
**Neatkarīga pārbaude.** Ilgtspējas ziņojumam tiek veikta neatkarīga pārbaude, ko veic ārējais revidents. Sadarbība ar revidentu tiek uzsākta savlaicīgi, lai nodrošinātu ilgtspējas ziņošanas prasībām atbilstošu pieeju. Ilgtspējas ziņojumu kopā ar revidenta ierobežotas pārbaudes ziņojumu izskata valdošā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



## STRATĒGIJA

### Stratēģija, darbīmdarbības 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 sniedošs 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 pilnveidot 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	2025. gada rādītājs	Atbilstība izvīzītajam mērķim
Pārvaldība	Dzelzceļa infrastruktūras pamatdarbības izmaksas uz sliežu ceļu km, tūkst. EUR	75.1	61.9	58.9	54.2	●
	Nopietnu negadījumu skaits uz miljonu vkm, skaits*	1.24	1	1.3	1.37	●
Mobilitāte	Pasažieru vilcienu iecirkņa vidējais ātrums, km/h	53.5	64.2	54.0	54.9	●
	Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvars no kopējā sabiedriskā transporta pārvadājumu apjoma, %	7.6	11	10.2	11.2	●
Komerציālā darbība	LDZ CARGO tirgus daļa Baltijā, %	25.5	25.8	20.7	19.3	●
	Pārvadātās dzelzceļa kravas, izmantojot LDz infrastruktūras tīklu, milj.t	41.5	28.7	11.5	9.5**	●
Ilgtspēja un cilvēkkapitāls	Ilgtspējas indekss, līmenis	Platīns	Dimants	Platīns***	Platīns***	●
	Darbinieku apmierinātības vērtējums, %	70	80	2024. gadā netika veikts darbinieku pētījums	74	●

\* Nopietnu negadījumu skaits uz miljonu vkm ir viens no stratēģijā noteiktajiem nefinanšu mērķiem, kas 2025. gadā netika izpildīts, samazinoties vilcienkilometru skaitam un pieaugot negadījumu skaitam (2025. gadā notikuši 14 negadījumi, 2024.gadā – 14, 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.

\*\*\* 2025. gadā netika organizēts Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta Ilgtspējas indeksa novērtējums, tāpēc par aktuālo rezultātu ir uzskatāms 2024. gadā iegūtais "Platīna" kategorijas novērtējums.





Stratēģisko plānošanu nākamajiem periodiem, kā arī to, kā tiek īstenota 2025. gadā spēkā esošā stratēģija, ietekmē būtiskās izmaiņas, kas dzelzceļa nozarē notikušas pēdējos gados, īpaši ģeopolitisko apstākļu un to rezultātā noteikto starptautisko sankciju ietekmē. Kravu pārvadājumu segmentā, kas iepriekšējos periodos veidojis lielāko daļu dzelzceļa 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 dzelzceļa tīkla noslodzes veidoja kravu pārvadājumi un tikai vienu ceturtdaļu – pasažieru pārvadājumi, tad 2025. gadā šī tendence jau ir pretēja, un ap 77% kopējo pa publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru nobraukto vilcienkilometru veido tieši pasažieru pārvadājumi.

Vienlaikus jāņem vērā, ka saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem un nozares augstāko nacionālo tiesību aktu – Dzelzceļa likumu – primāri LDz attīstības stratēģiju nosaka Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns, kuru izstrādā Satiksmes ministrija un kurš paredz turpmāko piecu gadu dzelzceļa nozares attīstības pamatprincipus un būtiskākās vajadzības (valsts pasūtījumu). 2025. gada 11. novembrī Ministru kabinets izskatīja un apstiprināja indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2025. – 2029. gadam. Plānā noteikti dzelzceļa infrastruktūras attīstības un atjaunošanas virzieni, prioritāri attīstot pasažieru pārvadājumus, lai veicinātu reģionu savienojamību un nodrošinātu iedzīvotāju mobilitātes vajadzības nākotnē. Ņemot vērā, ka pašreiz pasažieru pārvadājumiem Latvijas dzelzceļa noslodze ir 80%, savukārt kravu apkalpošanai tikai 20%, indikatīvais plāns prioritāri paredz investīcijas dzelzceļa līnijās ar augstu pasažieru apgrozījumu un nākotnes izaugsmes potenciālu. Tas nozīmē, ka tiks īstenota dzelzceļa infrastruktūras pārorientācija no kravām uz pasažieru pārvadājumiem, attīstot drošu, dažādām pasažieru grupām piekļūstamu un ērtu infrastruktūru. Īstenojot attīstības plānu, līdz 2029. gadam paredzēts modernizēt 70% pasažieru infrastruktūras un modernizēt un jaunizbūvēt 64% jeb 330 km kontakttīkla. Savukārt atlikušos 36% jeb 188 km kontakttīkla plānots atjaunot līdz 2034. gadam. Sagaidāms, ka īstenojot plānotos pasākumus, uzlabosies reģionu savienojamība un darbaspēka mobilitāte, ko veicinās arī jaunā pasažieru stacija – RIX Rīgas lidosta un modernizētā Rīgas Centrālā stacija, kā arī Rail Baltica integrācija kopējā valsts dzelzceļa sistēmā.








Pašlaik VAS “Latvijas dzelzceļš” vidēja termiņa darbības stratēģija 2026.–2030. gadam ir saskaņošanas fāzē.

### Vilcienu kustības galvenie rādītāji

	2018.gads	2019.gads	2020.gads	2021.gads	2022.gads	2023.gads	2024.gads	2025.gads
<b>1. Vilcienkilometri kopā, tūkst., tai skaitā:</b>	<b>16 759</b>	<b>15 320</b>	<b>11 501</b>	<b>11 131</b>	<b>11 206</b>	<b>10 230</b>	<b>10 581</b>	<b>10 214</b>
 1.1. Vilcienkilometri pasažieru pārvadājumos	6 116	6 135	5 969	6 037	6 283	6 543	7 608	<b>7 843</b>
 1.2. Vilcienkilometri kravu pārvadājumos	9 989	8 571	4 994	4 638	4 463	3 225	2 509	<b>1 935</b>
 1.3. Tehnoloģiskajām vajadzībām	654	614	538	456	460	462	464	<b>436</b>



Kravu pārvadājumi pa kravu veidiem

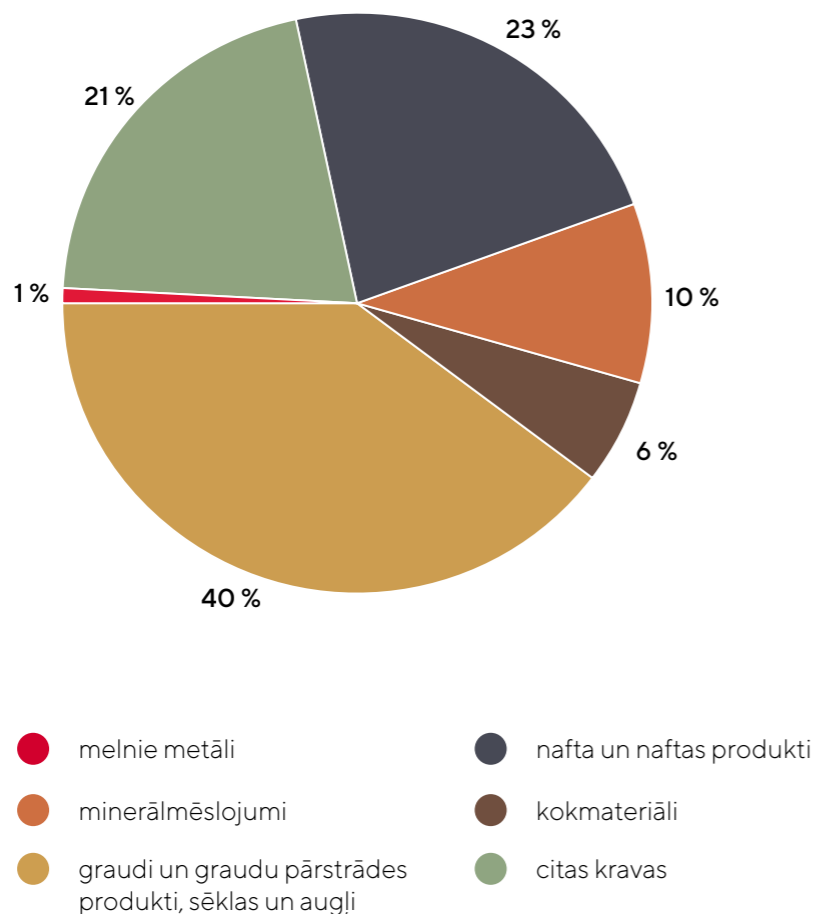
	2018.gads	2019.gads	2020.gads	2021.gads	2022.gads	2023.gads	2024.gads	2025.gads
<b>1. Pārvadāts kravu, tūkst. tonnu tai skaitā:</b>	<b>49 260</b>	<b>41 490</b>	<b>24 113</b>	<b>21 963</b>	<b>21 588</b>	<b>15 636</b>	<b>11 467</b>	<b>9 454</b>
 1.1. akmeņogles	22 669	17 473	4 041	2 045	4 799	1 679	151	-
 1.2. nafta un naftas produkti**	11 183	9 398	6 409	6 298	4 355	2 668	2 197	<b>2 128</b>
 1.3. minerālmēslojumi	2 980	2 766	2 283	2 480	889	239	612	<b>965</b>
 1.4. kokmateriāli	1 635	1 979	2 062	1 770	975	416	401	<b>523</b>
 1.5. graudi un graudu pārstrādes produkti, sēklas un augļi*	2 878	1 818	4 359	4 463	4 324	5 735	4 943	<b>3 760</b>
 1.6. melnie metāli**	1 520	1 186	572	521	272	603	310	<b>70</b>
 1.7. citas kravas	6 395	6 870	4 387	4 386	5 974	4 296	2 853	<b>2 008</b>

\* līdz 2019.gadam grupa "graudi un miltu produkti"

\*\* 2020.gadā tika mainīta rādītāju uzskaites sistēma, daļa no iepriekšminētajām kravām tika pārvadāta konteineros, kas iekļautas grupā "citas kravas"



### Pārvadāto kravu īpatsvars 2025. 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, kopš 2024. gada LDz ir iekļauts vispārējā valdības sektorā un valsts budžetā tiek paredzēts finansējums dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai. Jāņem vērā, ka dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas apjomu 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 2025. 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 ir ierobežotas, jo ir jānodrošina sliežu ceļu uzturēšanas un drošības minimālās vajadzības, kas nepieciešamas valsts pasūtījuma izpildei, kā arī Latvijas un visas Eiropas Savienības transporta nozares politikas mērķu sasniegšanai, nostiprinot 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 (2) 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

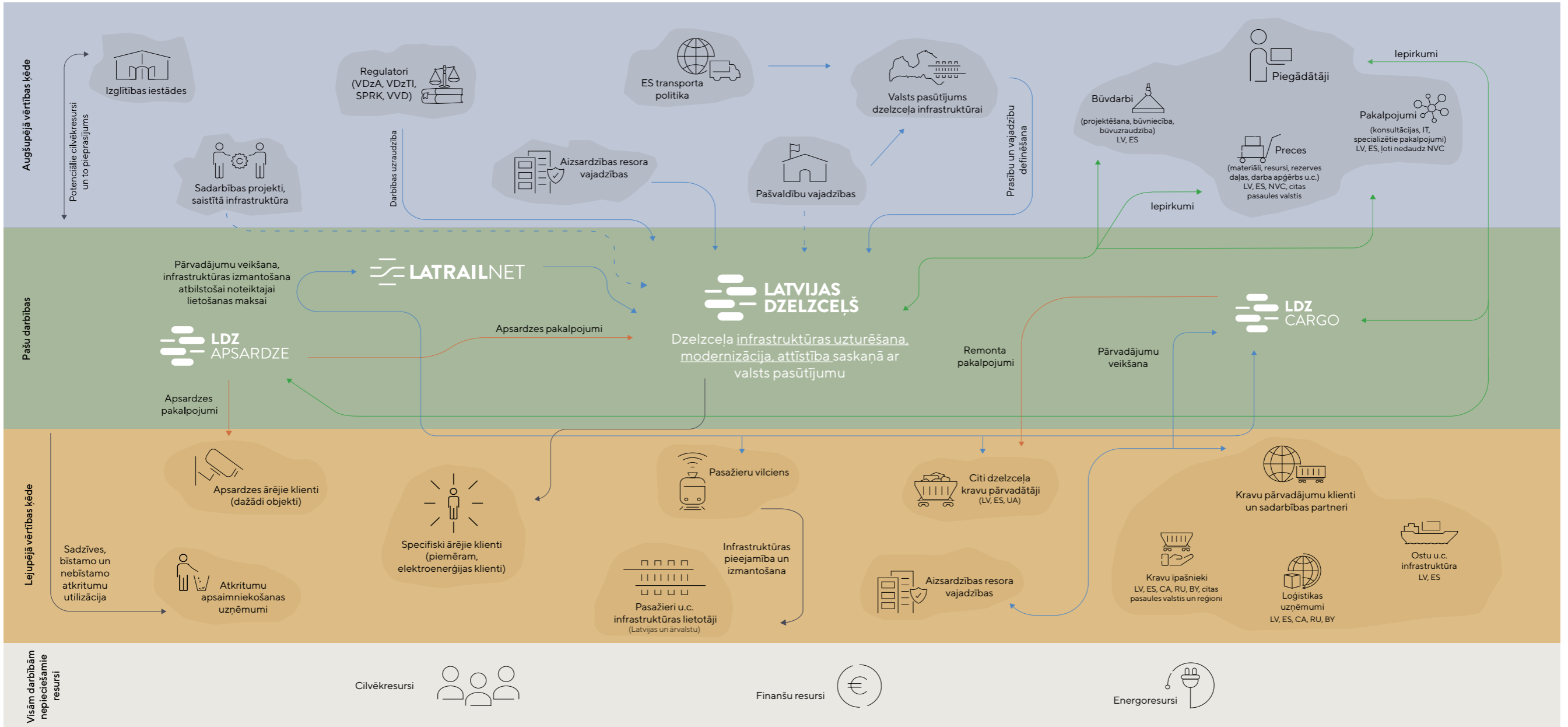
## VIDE

## 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 Logistika" un SIA "LDZ CARGO". Kravu pārvadājumu apjomi pēdējo piecu gadu laikā ir būtiski samazinājušies (sk. [73.-74.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 22.5% no kopējā kravu pārvadājumu apjoma. Finansiālā izteiksmē kravu pārvadājumi veido 34% no Koncerna ieņēmumiem. Vienlaikus pieaugums pēdējos gados vērojams graudu pārvadājumu jomā, kuru apjoms pēdējo sešu gadu laikā pieaudzis no 1 818 tūkst. tonnām 2019. gadā līdz 3 760 tūkst. tonnām 2025. 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 CARGO" 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, SIA "LDZ CARGO" 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 SIA "LDZ CARGO" veic arī **degvielas tirdzniecību dzelzceļa pārvadātājiem** (arī pasažieru pārvadātājam) **un to ekipēšanu** (vilces līdekļu uzpildi ar degvielām). Šim nolūkam ir ierīkoti īpaši ekipēšanas punkti. Dīzeļdegvielas tirdzniecība veido 1.7% 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 "Apeiron" 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 gandrīz 57%). 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 dīzeļvilci, 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);
- **"Bateriju elektrovilcienu (BEMU) uzlādes infrastruktūras izbūve** – līdz 2029. gadam ir plānots izbūvēt uzlādes infrastruktūru trīs stratēģiski nozīmīgās stacijās – Siguldā, Līvānos un Daugavpilī, nodrošinot jauno BEMU vilcienu kustību neelektrificētajās līnijās: maršrutos Rīga-Cēsis un Rīga-Daugavpils;

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

- **"Rīgas dzelzceļa mezgla savienojušās infrastruktūras izveide (RIX – RCS – Aizkraukles virziens)"** – līdz 2029. gadam ir plānots izveidot dzelzceļa savienojumu dzelzceļa savienojumu starp Rīgas lidostu un Rīgas Centrālo staciju un modernizēt dzelzceļa infrastruktūru elektrificētajā zonā Aizkraukles virzienā līdz Ogresi, lai uzlabotu satiksmes funkcionalitāti un uzlabotu iedzīvotāju mobilitātes iespējas, drošību un pasažieru ērtības.

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 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 attīstību<sup>61</sup>).

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.



## Ieinteresēto personu intereses un viedokļi

Savā darbībā 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 122. punktā noteiktajam dalījumam\*:

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



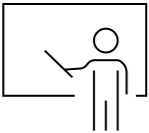
\*Dažas ieinteresētās puses var piederēt pie abām augstāk minētajām grupām.



Ieinteresēto pušu iesaistes forma un viedokļu integrēšana Koncerna darbībās:

Ieinteresētā puse (kategorija)	Iesaistes veids	Darbības jomas, kurās viedokļi tiek ņemti vērā
 <b>Piegādātāji un sadarbības partneri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aptaujas</li> <li>• Sanāksmes</li> <li>• Tiešā komunikācija (ciktāl pieļaujams iepirkumu regulējuma ietvaros)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skaidra un caurspīdīga iepirkumu procesa, godīgas konkurences nodrošināšanā un tiesību aktu ievērošanā</li> <li>• Prasību izvirzīšanā piegādātājiem un to ievērošanā (piemēram, attiecībā uz darba apstākļiem un darba drošību, satiksmes drošību, kvalitātes kontroles mehānismu izstrādāšanu u.tml.)</li> <li>• Iesaistē nozīmīgu transporta projektu plānošanā un realizēšanā</li> </ul>
 <b>Klienti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pakalpojumu kvalitātes aptaujas</li> <li>• Individuālas tikšanās</li> <li>• Sanāksmes ar nozaru pārstāvības organizācijām</li> <li>• Klientu vajadzību apzināšana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktūras un pakalpojumu efektivitātes un kvalitātes pilnveidošanā – infrastruktūras pieejamība, vilcienu kustības ātrums, drošība, pasažieru apziņošana, kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšana u.c. aspekti</li> <li>• Sadarbībā infrastruktūras attīstības plānošanā un efektivitātes uzlabošanā</li> <li>• Informācijas pieejamības uzlabošanā par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, iespējamiem traucējumiem tajā utt.</li> </ul>
 <b>Finanšu institūcijas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuālas tikšanās</li> <li>• Sadarbības projekti (piemēram, kopīga iesaiste Biznesa ilgtspējas padomes darbā)</li> <li>• Aptaujas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koncerna pārvaldībā un finanšu vadībā</li> <li>• Investīciju projektu plānošanā un īstenošanā (piemēram, attiecībā uz Taksonomijas aspektiem)</li> <li>• Ilgtspējas jautājumu kopīgā popularizēšanā</li> </ul>
 <b>Valsts institūcijas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iesaiste tiesību aktu projektu izstrādē vai izskatīšanā</li> <li>• Dalība darba grupās</li> <li>• Viedokļa sniegšana</li> <li>• Sanāksmes par konkrētiem jautājumiem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darbības atbilstībā Latvijas un ES tiesību aktu prasībām</li> <li>• Stratēģiskajā plānošanā, dzelzceļa nozares attīstībā un tās lomas pasažieru un kravu pārvadājumu mobilitātes nodrošināšanā</li> <li>• Kritiskās infrastruktūras drošībā</li> <li>• Datu drošībā</li> <li>• Ieguldījuma tautsaimniecībā sekmēšanā</li> </ul>
 <b>Pašvaldības</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aptaujas</li> <li>• Tikšanās</li> <li>• Iesaiste kopējās darba grupās vai projektos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sadarbībā iedzīvotāju mobilitātes veicināšanā – autostāvvietu, velonovietņu u.c. izveidē pašvaldībās, kurās atrodas dzelzceļa stacijas</li> </ul>



ieinteresētā puse (kategorija)	lesaistes veids	Darbības jomas, kurās viedokļi tiek ņemti vērā
 <b>Starptautiskās institūcijas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lesaiste darba grupās</li> <li>• Dalība starptautiskajās sanāksmēs</li> <li>• Aptaujas</li> <li>• lesaiste viedokļu izstrādē vai tiesību aktu projektu izskatīšanā</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Latvijas dzelzceļa nozares interešu pārstāvībā ES politikas veidošanā</li> <li>• Informācijas ieguvē un apkopošanā par galvenajām norisēm, dokumentāciju un tiesību aktu projektiem – savlaicīgai tiesisko un tehnisko izmaiņu paredzēšanai</li> </ul>
 <b>Nevalstiskās organizācijas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aptaujas</li> <li>• Tikšanās</li> <li>• lesaiste kopprojektos</li> <li>• Konsultācijas par jautājumiem, kuros organizācijai ir specifiska kompetence</li> <li>• Risinājumu testēšana</li> <li>• lesaiste darba grupās</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasažieru infrastruktūras pieejamībā cilvēkiem ar dažādām vajadzībām (t.sk., pārvietošanās, redzes, dzirdes u.c. ierobežojumiem)</li> <li>• Drošības risinājumu izveidē un drošības kampaņu rīkošanā, lai samazinātu dzelzceļa negadījumos cietušo un bojā gājušo skaitu</li> </ul>
 <b>Izglītības iestādes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kopīgu programmu izstrāde</li> <li>• lesaiste mācību programmu darbā (pasniedzēju statusā)</li> <li>• Kopprojekti</li> <li>• Stipendijas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Talantu attīstībā, darbinieku kompetenču plānošanā</li> <li>• Informēšanas un izglītošanas pasākumu rīkošanā ar dzelzceļu saistītos jautājumos (t.sk. satiksmes drošības jautājumos)</li> </ul>

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.

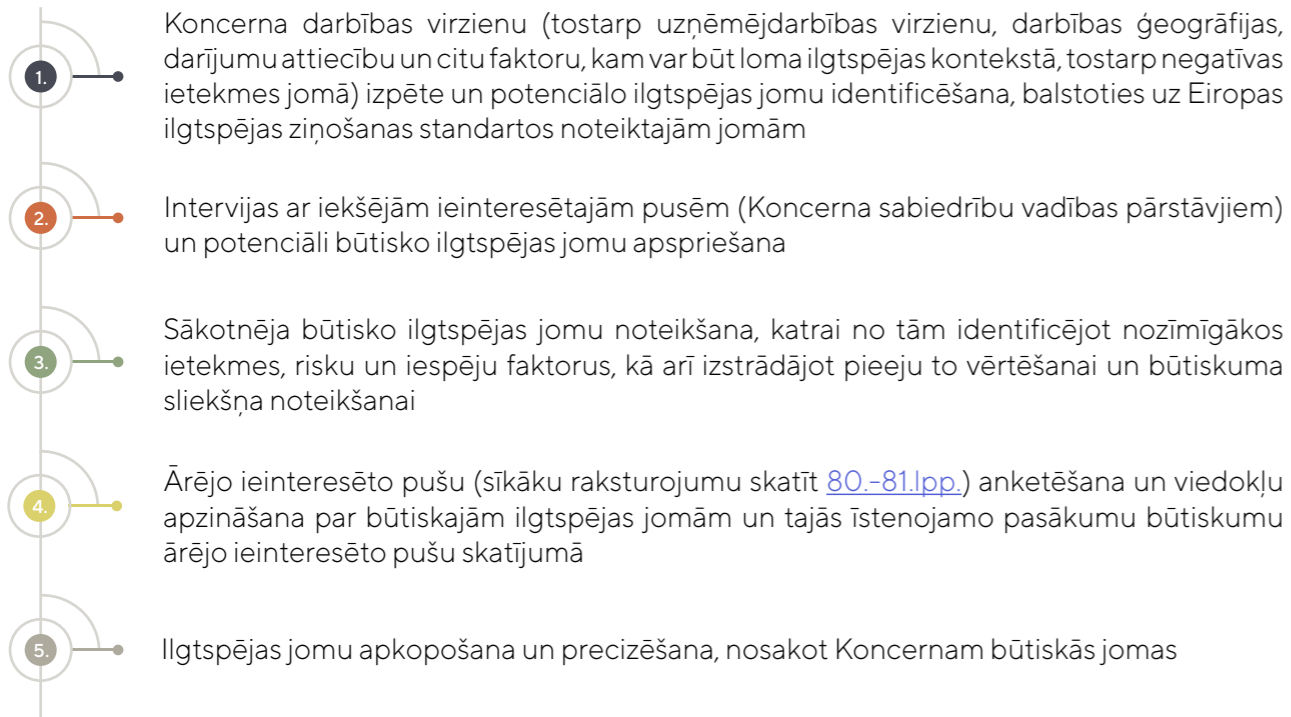
2025. gadā, gatavojot Ilgtspējas ziņojumu, netika atkārtoti apzināts ieinteresēto pušu viedoklis par Koncernam būtiskajām ilgtspējas jomām, jo 2024. gadā veiktais dubultā būtiskuma novērtējums joprojām ir aktuāls. Ziņošanas periodā ir spēkā VAS "Latvijas dzelzceļš" vidēja termiņa darbības stratēģija 2021. – 2025. gadam, kas kaskadējas meitas sabiedrību biznesa modeļos un rīcības plānos, un nav notikušas būtiskas izmaiņas Koncerna darbības modelī vai darbības jomās, kas varētu ietekmēt būtiskuma novērtējuma rezultātu.



## BŪTISKAS IETEKMES, RISKU UN IESPĒJU IDENTIFICĒŠANA UN TO MIJEDARBĪBA 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 (*Scale*) – Cik nopietna ir negatīvā ietekme vai cik labvēlīga ir pozitīvā ietekme uz sabiedrību vai vidi?
- Tvērums (*Scope*) – 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 (*Irremediable character*) – 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

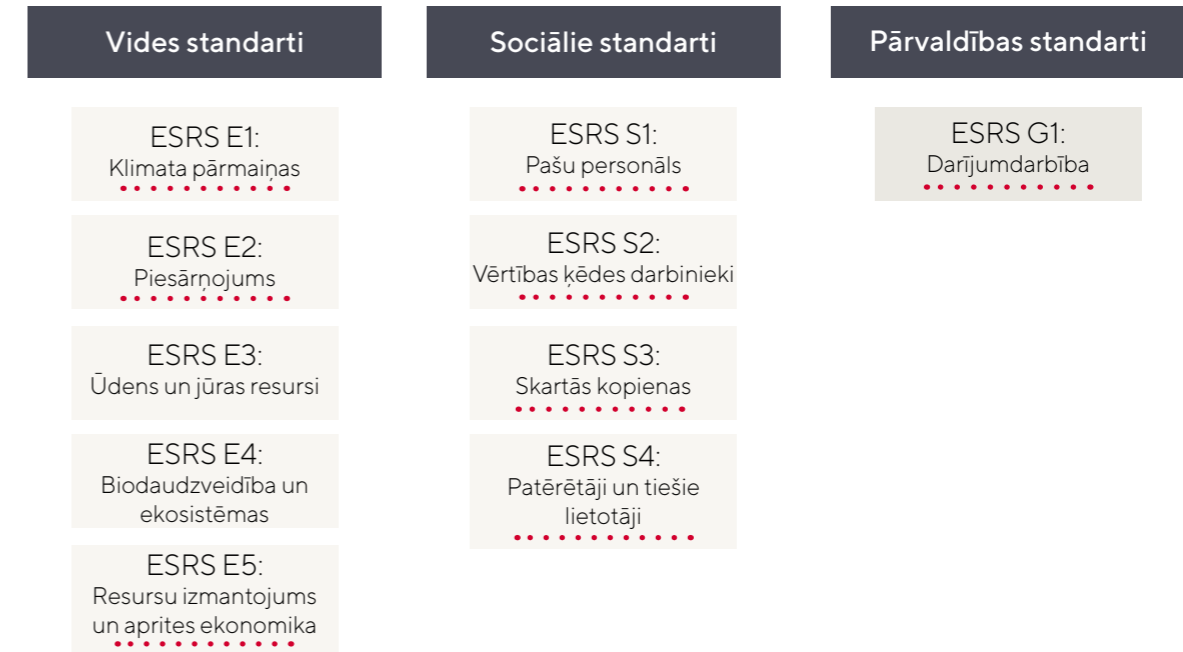
Balstoties uz IRO faktoru būtiskumu, identificētas ESRS standartu jomas un apakšjomas, kuras šiem faktoriem atbilst un tādējādi uzskatāmas par būtiskām.

**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 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 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:**



..... "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:

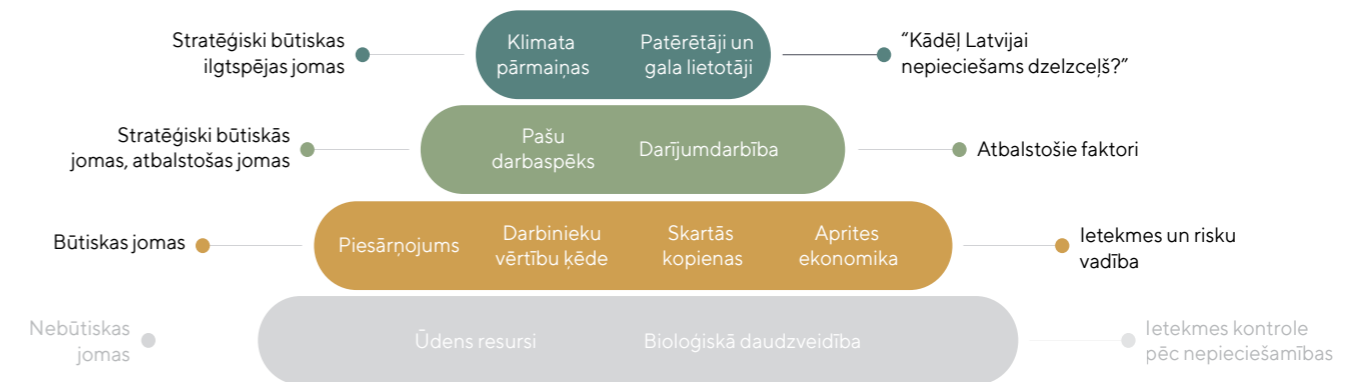
- **Pašu personāls** – sociāli aizsargāti, kompetenti un ar atbilstošu darba vidi nodrošināti darbinieki, no kuriem ir atkarīga Koncerna attīstība un spēja pārkārtoties atbilstoši jaunajiem izaicinājumiem;
- **Darījumdarbība** – esošajai situācijai un nākotnes attīstības izaicinājumiem atbilstoša, caurspīdīga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

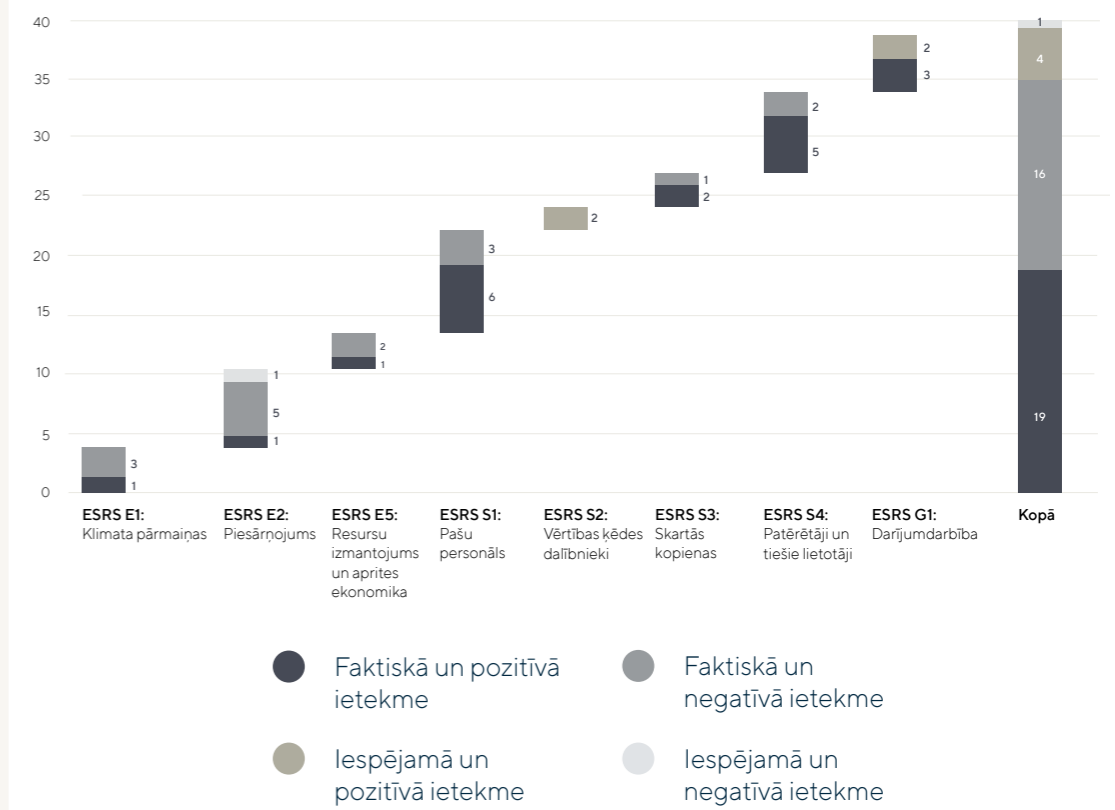
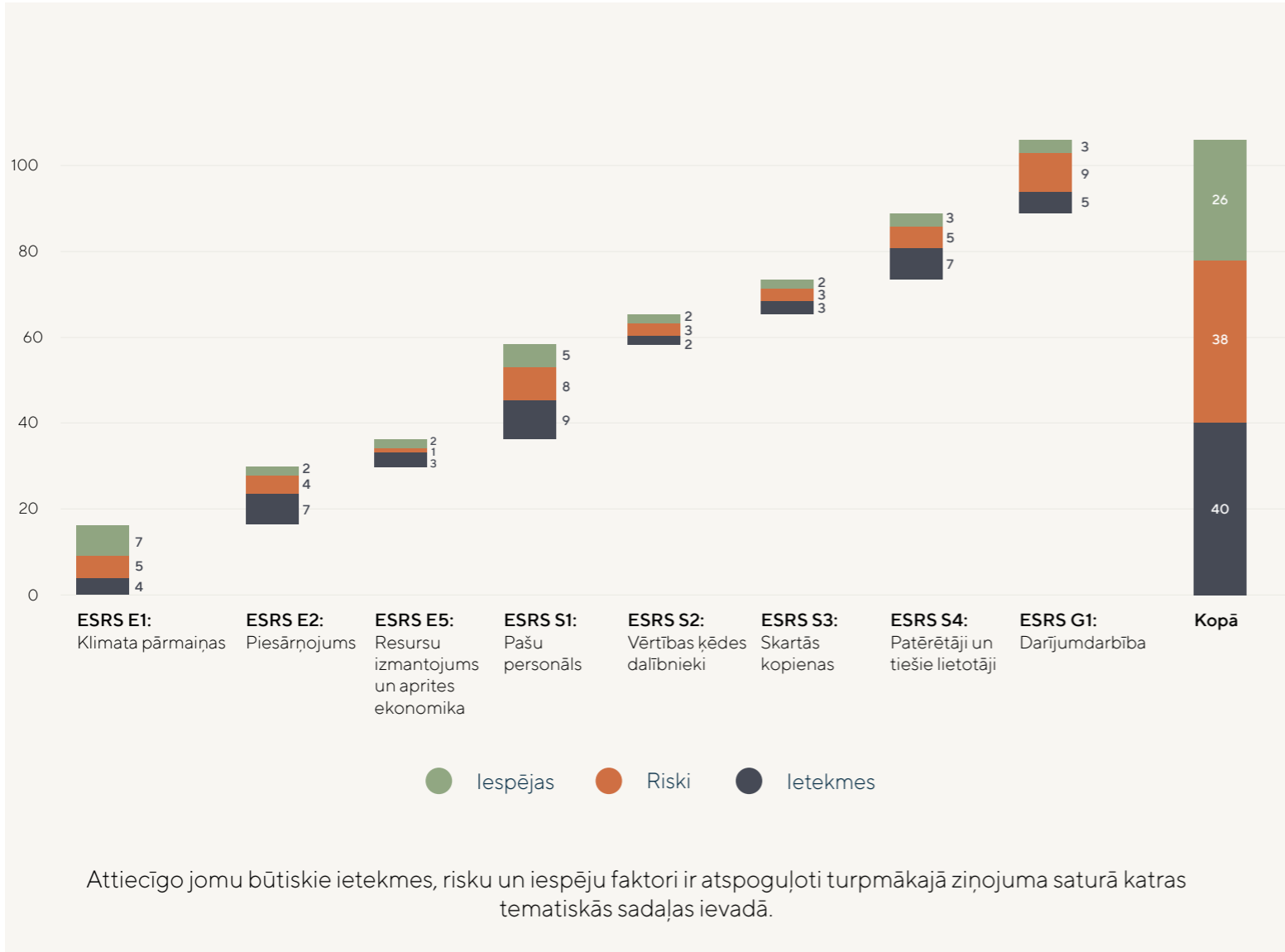
Attiecībā uz pārējām četrām jomām – Darbinieki vērtību ķēdē, Skartās kopienas, Piesārņojums un Aprites ekonomika – Koncerns saskata savu atbildību un nepieciešamību efektīvi pārvaldīt savu ietekmi un riskus, taču neizvirza šīs jomas kā stratēģiski prioritāras attīstībai.

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 faktorus 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	<a href="#">89.-92., 104.</a>
		Klimata pārmaiņu mazināšana	<a href="#">92.-93., 101.-103.</a>
		Enerģētika	<a href="#">99.-100.</a>
E2	Piesārņojums	Gaisa piesārņojums	<a href="#">127.-128.</a>
		Ūdens un augsnes piesārņojums	<a href="#">127.-128.</a>
		Vielas, kas rada bažas	<a href="#">129.</a>
E5	Resursu izmantojums un aprites ekonomika	Ienākošie resursi, tai skaitā resursu izmantojums	<a href="#">133.-134.</a>
		Atkritumi	<a href="#">134.-137.</a>
S1	Pašu personāls	Darba nosacījumi	<a href="#">149.-154., 156.</a>
		Vienlīdzīga attieksme un iespējas visiem	<a href="#">152.-155., 156.</a>
		Citas ar darbu saistītas tiesības	<a href="#">157.</a>
S2	Darbinieki vērtības ķēdē	Darba nosacījumi	<a href="#">161.</a>
		Vienlīdzīga attieksme un iespējas visiem	<a href="#">160.</a>
S3	Skartās kopienas	Kopienų ekonomiskās, sociālās un kultūras tiesības	<a href="#">162.-168.</a>
S4	Patērētāji un gala lietotāji	Ar informāciju saistīta ietekme uz patērētājiem un/vai tiešajiem lietotājiem	<a href="#">173.-174., 180.</a>
		Patērētāju un/vai tiešo lietotāju personiskā drošība	<a href="#">175., 183.-185.</a>
		Patērētāju un/vai tiešo lietotāju sociālā iekļaušana	<a href="#">176., 181.-183.</a>
G1	Darījumdarbība	Korporatīvā kultūra	<a href="#">191.</a>
		Trauksmes cēlēju aizsardzība	<a href="#">191.</a>
		Politiskā iesaiste un lobēšanas darbības	<a href="#">193.</a>
		Attiecību ar piegādātājiem pārvaldība, tajā skaitā saistībā ar maksājumu veikšanas praksi	<a href="#">193.-194.</a>
		Korupcija un kukuļošana	<a href="#">193.</a>



02

VIDE



## KLIMATA PĀRMAIŅAS

### Ar klimatu saistītā ietekme, riski un iespējas

“Latvijas dzelzceļš” 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 stabilitu, 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 pārkārtojoties 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.
Klimata pārmaiņu mazināšana	Nepietiekama dzelzceļa infrastruktūras elektrifikācija	Ierobežotas finansiālas un tehniskas iespējas ieviest uz emisiju samazināšanu vērstus risinājumus	Alternatīvu, mazāk CO <sub>2</sub> ietilpīgu produktu izmantošana (piem., būvniecībā, pasažieru infrastruktūras izveidē)
	Nodrošināta iespēja sabiedrībai izmantot klimatam draudzīgāku pārvietošanās veidu ar zemāku SEG emisiju apjomu nekā vairumam citu transporta veidu		
Energētika	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 (pašražošana vai “zaļās enerģijas” iegāde)
		Nepietiekama esošo objektu energoefektivitāte	Pakāpeniska, mērķtiecīga energoefektivitātes pasākumu un siltumavotu maiņas īstenošana Energoatēriņa paradumu izpēte un iespējamo uzlabojumu identificēšana esošo resursu ietvaros



## VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA

## VIDE

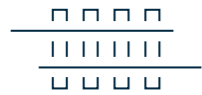
## SOCIĀLIE ASPEKTI

## PĀRVALDĪBA

## BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI

## NEATKARĪGA REVIDENTA APLIECINĀJUMA ZIŅOJUMS

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



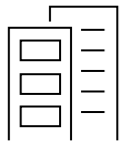
dzelzceļa infrastruktūra

- Sliežu ceļi
- Elektrotehniskā infrastruktūra
- Dzelzceļa šķēsojumi
- 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 Starpvaldību klimata pārmaiņu padomes (IPCC) veiktajiem pētījumiem un modelētajiem klimata scenārijiem. LVGMC 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 atlasē 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 lietusegāzes, plūdi, ekstremāla snigšana, ilgstošs vai ekstremāls karstums, invazīvo augu sugu izplatīšanās, pašaiždegšanās, 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 novērojami 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 novērojami 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 novērojami 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 ([104. 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	Slīdes 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, sniegunis	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, nogrūvumi
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 uzbērums, 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)

Ņemot vērā, ka Koncerna pamataktīvi ir infrastruktūra, kuras ekspluatācijas periods ir vairākas desmitgades, un ka ziņošanas periodā nav notikušas būtiskas izmaiņas, kā arī, ka klimata risku ietekme uz šādiem aktīviem izpaužas ilgākā laika periodā, 2024. gadā veiktais klimata risku novērtējums ir piemērots arī 2025. gada ziņošanas periodā. Atkārtotu klimata risku novērtējumu ir plānots veikt 2026. gadā.



## 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, īpatnīgam 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 CO<sub>2</sub> 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 patēriņa 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. Koncernā 3. tvēruma emisiju aprēķins tika uzsākts 2025. gadā un 3. tvēruma emisiju aprēķinā iekļautas sešas no 15 SEG emisiju protokola metodikas kategorijām.

Sīkāk LDz un Koncerna SEG emisiju aprēķina metodiku un rezultātus var skatīt ziņojuma E1–6 sadaļā ([101–103.lpp.](#)).

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%.

### VAS “Latvijas dzelzceļš” mātes sabiedrības pārkārtošanās plāns

2024. gada 10. decembrī tika apstiprināts ziņojums par mātes sabiedrības 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 mērķrādītājiem, taiskaitā, bet netiekais siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumam. Ārējās ieinteresētās puses mērķrādītāju noteikšanā nav iesaistītas. Par emisiju samazinājuma bāzes gadu VAS “Latvijas dzelzceļš” (mātes uzņēmumā) 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 mātes sabiedrības 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 mātes sabiedrības VAS “Latvijas dzelzceļš” mērķus skatīt zemāk pievienotajā tabulā:

Mātes sabiedrība VAS “Latvijas dzelzceļš”	SEG emisiju avots	SEG emisijas 2022 (bāzes gads), tCO <sub>2</sub> e	SEG emisijas 2023, tCO <sub>2</sub> e	SEG emisijas 2024, tCO <sub>2</sub> e	SEG emisijas 2025, tCO <sub>2</sub> 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	1 475.78	-34,7% 1 188.90 tCO <sub>2</sub> e	AER izmantošana pašražotajā siltumapgādē
	Degvielas patēriņš autotransporta vajadzībām	4 978.16	5 120.21	5 098.34	4 896.67	-21,2% 3 922.79 tCO <sub>2</sub> e	Autoparka elektrificēšana
	Aukstumapgāde (aukstumaģentu noplūdes)	48.69	32.78	78.31	47.09	-34,7% 31.79 tCO <sub>2</sub> e	Tādu aukstumaģentu izmantošana, kuru ietekme uz vidi (globālās sasilšanas koeficients) ir mazāka
2. tvērums	Elektroenerģija	16 002	16 253	16 776	14 393	-34,7% 10 449.31 tCO <sub>2</sub> e	“Zaļās” elektroenerģijas iegāde Saules enerģijas risinājumu ieviešana (saules paneļi) LED apgaismojuma uzstādīšana
	Centralizētā siltumapgāde	3 952	4 014	3 954	3 616	-34,7% 2 580.66 tCO <sub>2</sub> 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 mātes sabiedrībā VAS “Latvijas dzelzceļš”:

- Izvērtēt iespējas iegādāties “zaļo” elektroenerģiju ar atbilstošiem elektroenerģijas izcelsmes apliecinājumiem;
- Izvērtēt iespējas turpināt uzsākto darbu saules enerģijas risinājumu ieviešanā iespējami lielāka pašpatēriņa apjoma nosešanai (2023. un 2024. gadā izbūvēti divi saules paneļu objekti Daugavpilī un Rēzeknē, kuru kopējais saražotās enerģijas apjoms 2025. gadā ir 125 949 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 biomasa – kokskaidu granulas vai šķelda);
- Izvērtēt iespēju elektrificēt uzņēmuma autoparku, kā arī mazās mehanizācijas vienības, kas tiek izmantotas sliežu ceļu nodalījuma joslas uzturēšanā (dažādi instrumenti, kas lielākoties patlaban darbināmi ar dīzeļdegvielu);
- Uzlabot LDz nekustamā īpašuma objektu energoefektivitāti un izmantot energoefektīvas elektrotehniskās iekārtas (īpaši apgaismojumu).



Koncerna līmenī pašlaik nav izstrādāts un apstiprināts vienots pārkārtošanās plāns klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam.

E1-3 sadaļā ([97.lpp](#)) sīkāk aprakstīts par 2025. 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 [105.-118.lpp.](#)).

LDz Vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam ietvaros ir izvirzīti pasākumi energopatēriņa mazināšanai, bet 2025. 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 ar infrastruktūru un pārvadājumiem saistīti faktori: pārvadājumu 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 2025. gadā tika norādīti sekojoši programmas izpildījuma indikatori 2025. gadam, kas saistīti ar energoefektivitātes uzlabošanu:



Nr.p.k.	Vides aspekts, Programmas galvenie uzdevumi	Mērķis	Indikators	Mērījuma veikšana	2024. gads	2025. gads	Mērķa izpilde 2025. gadā
1.	Energoresursu patēriņš: paaugstināt ēku energoefektivitāti	Samazināt vidējo īpatnējo siltumenerģijas patēriņu no 2021. gada zem 150 kWh/m <sup>2</sup> gadā <sup>62</sup>	Vidējais siltumenerģijas patēriņš kWh uz m <sup>2</sup> gadā	Nosaka veicot energoauditu vai aprēķinu ceļā, kWh/m <sup>2</sup> gadā	114,96 kWh/m <sup>2</sup> (2024./2025. gada apkures sezonā)  Izpildes indikators – vidējais īpatnējais siltumenerģijas patēriņš samazinājies.	<i>Uz ilgtspējas ziņojuma publicēšanas brīdi nav pieejami dati par šī indikatora izpildi – apkures sezona noslēdzas 2026. gada 30. aprīlī.</i>	<i>Nav pieejama izpilde uz ziņojuma publicēšanas brīdi.</i>
2.	Energoresursu patēriņš: efektīvs elektroenerģijas patēriņš	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. 28 957,8 MWh/gadā 2. 3 423,9 MWh/gadā 3. Koriģētā vērtība 1 298,8 MWh/gadā <sup>63</sup> 4. 2 478,2 MWh/gadā 5. Koriģēta vērtība 11 327,2 MWh/gadā <sup>64</sup>	1. 26 479 MWh/gadā 2. 2 740,7 MWh/gadā 3. 375,9 MWh/gadā 4. 2 252,8 MWh/gadā 5. 10 871,8 MWh/gadā	Izpildīts – visi elektroenerģijas patēriņa rādītāji ir samazinājušies
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. 1 787,8 tūkst. l/gadā 2. Tehnoloģiskajām vajadzībām – 1 109,6 tūkst. l/gadā Transporta vajadzībām – 678,2 tūkst. l/gadā	1. 1 735,6 tūkst. l/gadā 2. Tehnoloģiskajām vajadzībām – 1 166,9 tūkst. l/gadā Transporta vajadzībām – 568,7 tūkst. l/gadā	Daļēji izpildīts – dīzeļdegvielas kopējais patēriņš un patēriņš transporta vajadzībām ir samazinājies, savukārt, tehnoloģiskajām palielinājies.

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

<sup>63</sup> 2025. gadā tika precizēti 2024. gada elektroenerģijas patēriņa dati pārmiju apsildei, pilnveidojot datu ieguves procesu (2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā norādītā vērtība – 1224,4 MWh/gadā).

<sup>64</sup> 2025. gadā tika precizēti 2024. gada elektroenerģijas patēriņa dati SCB un sakaru iekārtu darbībai, pilnveidojot datu ieguves procesu (2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā norādītā vērtība – 9059,3 MWh/gadā).



### Ar ilgtspēju saistīta snieguma iekļaušana stimulēšanas shēmās

Vides aizsardzības un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu (sīkāk aprakstīti E1-3 sadaļā [97. lpp.](#)) veikšana ir iestrādāta ikgadējos par vides un/vai energosistēmu pārvaldību atbildīgo darbinieku mērķos, tādējādi nodrošinot sasaisti starp kopējiem Koncerna sabiedrību uzstādījumiem un individuālām darbinieku stimulēšanas shēmām.

### Ar klimata pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos klimata pārmaiņām saistītās rīcībpolitikas

“Latvijas dzelzceļš” koncernā ir ieviesta un 2021. gadā apstiprināta [Vides un energopārvaldības politika](#) (aktuālā redakcija apstiprināta LDz valdē 2025. gada 26. augustā). Politikas mērķis ir noteikt Koncerna vides un energopārvaldības principus un uzdevumus, ievērojot normatīvo aktu prasības un Koncerna sabiedrību komercdarbības jomām noteiktos nacionālos 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 nodrošinātu ilgtspējīgu, konkurētspējīgu un energoefektīvu Koncerna attīstību, veidojot pozitīvu Koncerna tēlu. 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.

Pārskatā par vides un energopārvaldības sistēmu vadību un vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam izpildi konkrētajā gadā, kas tiek sagatavots atbilstoši ISO 14001:2015 un ISO

50001:2018 prasībām, tiek aprakstīts konkrētajā gadā izvirzīto mērķu, uzdevumu un plānu izpildes novērtējums, īstenotie pasākumi, kā arī tiek izvirzīti mērķi un sagatavoti vides aizsardzības un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu plāni nākamajam gadam.

### Vides un/vai energopārvaldības sistēmas Koncerna sabiedrībās atbilstoši to darbības specifikai ieviestas saskaņā ar ISO 50 001 (energoapārvaldība) 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 50 001 un uz tās pamata izstrādātā Vides aizsardzības programma 2022.– 2028. gadam, kā arī SIA “LDZ CARGO” ražošanas departamentam – ISO 14 001 un ISO 9001;
- 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;
- AS “LatRailNet” – minētie sertifikāti Koncerna sabiedrības darbībai nav raksturīgi un nepieciešami.

2025. gadā turpinājās darbs pie VAS “Latvijas dzelzceļš” Vides un energopārvaldības programmas 2022.–2028. gadam pārskatīšanas. Šajā dokumentā līdz šim bijuši aplūkoti energopārvaldības jautājumi, tostarp energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu plāns, taču nav bijušas tiešas sasaistes ar klimata pārmaiņām. Paredzams, ka aktualizētā versija tiks apstiprināta LDz valdē 2026. gada pirmajā ceturksnī. Secīgi tiks rosinātas izmaiņas arī to Koncerna sabiedrību programmās, kuras ir būtiski energoresursu patērētāji un tādējādi rada ietekmi uz klimatu. LDz mātes sabiedrības programmas īstenošanu uzrauga un koordinē Tehniskās ekspluatācijas direkcija, bet valdes līmenī par šo jomu līdz ar pārējām vides ietekmes jomām līdz brīdim, kad tiks ievēlēts jauns valdes loceklis vai izdarīti grozījumi Valdes reglamentā ir atbildīgs valdes priekšsēdētājs.

Attiecībā uz ieinteresēto pušu iesaisti galvenokārt klimata pārmaiņu kontekstā tiek ņemtas vērā finanšu sektora prasības un ekspektācijas, kas saistītas ar ilgtspējas un klimata risku informācijas sniegšanu finanšu institūcijām finanšu darījumu un riska novērtēšanas ietvaros, piemēram, par resursu patēriņu, radītajiem SEG emisiju apjomiem un izvirzītajiem mērķiem to samazinājumam, piesārņojuma rādītājiem,



ES Taksonomijas ziņojumu u.t.t. 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 izstrādes 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 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 18 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. Salīdzinot ar kopējām izmaksām un investīcijām, energoefektivitātes pasākumu plāna ietvaros īstenotie pasākumi nerezultējās būtiskās izmaksās vai investīcijās.

Ikgadēji 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" 2025. gadā vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 24 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.

SIA "LDZ CARGO" (t.sk. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss) 2025. gadā vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 30 pasākumus, kā, piemēram, gruntsūdens un grunts monitoringu, ģeoloģiskās izpēti, notekūdeņu analīzes, bīstamo atkritumu apsaimniekošanu u.c. pasākumus.

SIA "LDZ apsardze" 2025. gada vides aizsardzības pasākumu plānā iekļāva un īstenoja trīs pasākumus bīstamo atkritumu apsaimniekošanai: dzīvsudrabu, citu bīstamo vielu saturošu apgaismes elementu, spuldžu utilizāciju, skābes/sārnu/svina saturošu akumulatoru utilizāciju un elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumu utilizāciju.

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, BEMU uzlādes infrastruktūras izbūves projekta pieteikumā, kur projekts paredz BEMU (Battery Electric Multiple Unit) vilcienu uzlādes staciju projektēšanu un izbūvi trīs stratēģiski nozīmīgās dzelzceļa stacijās: Siguldā, Līvānos, Daugavpilī, kas izvēlētas, balstoties uz pasažieru plūsmas apjomu, ģeogrāfisko izvietojumu un dzelzceļa līniju stratēģisko nozīmi reģionālās un valsts mobilitātes tīklā, tika veikts padziļināts klimatisko risku izvērtējums.

Papildus LDz strādā pie aktivitātēm politikas iniciatīvu virzīšanā par transporta pārceļšanu no autoceļiem uz dzelzceļu, kas tādējādi sekmētu SEG emisiju samazināšanu transporta nozarē kopumā. 2025. gadā turpinājās pieaugt dzelzceļa pasažieru skaits, savukārt dzelzceļa kravu apjomi turpina samazināties.



pārvadāto pasažieru skaits

**19,4 miljoni**  
2024.gads

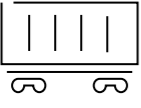
**+**  
**13,5% jeb 2,3 milj.**  
pasažieru vairāk nekā 2023. gadā



pārvadāto pasažieru skaits

**21,3 miljoni**  
2025.gads

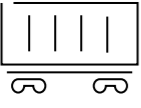
**+**  
**9,8% jeb 1,9 milj.**  
pasažieru vairāk nekā 2024. gadā



kravas (tonnās)

**11,47 miljoni**  
2024.gads

**-**  
**26,7% jeb 4,17 milj.**  
tonnu mazāk nekā 2023. gadā



kravas (tonnās)

**9,45 miljoni**  
2025.gads

**-**  
**17,6% jeb 2,02 milj.**  
tonnu mazāk nekā 2024. gadā

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 – pārnēsī no autotransporta uz dzelzceļu.

Koncerns apzinās vērtības ķēdes jeb, konkrētāk, piegādātāju ietekmi uz radītajām SEG emisijām, 2025. gadā tika veikts 3. tvēruma SEG emisiju aprēķins sešām no 15 kategorijām.

**Enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra**

Kopējais enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra, MWh\*

Datu pozīcijas nosaukums***	VAS "Latvijas dzelzceļš"			Koncerns		
	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	2024. (korigētais)	2025	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	2024. (korigētais)	2025
<b>Kopējais enerģijas patēriņš no fosilajiem energoresursiem**</b>	<b>46584.72</b>	<b>44 840.68</b>	<b>41 623.40</b>	<b>60 562.21</b>	<b>58 821.26</b>	<b>51 407.46</b>
Fosilo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	83%	83%	81%	84%	84%	83%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš no kodolenerģijas avotiem**</b>	<b>3 060.20</b>	<b>2 828.65</b>	<b>4 430.06</b>	<b>3 827.32</b>	<b>3 595.77</b>	<b>4 959.11</b>
Patēriņa no kodolenerģijas avotiem īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	5%	5%	9%	5%	5%	8%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem šādā dalījumā**:</b>	<b>6 477.05</b>	<b>6 184.94</b>	<b>5 213.80</b>	<b>7 625</b>	<b>7 333</b>	<b>5 684</b>
Kurināmā patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem	2 557	2 557	2 605	2 723	2 723	2 765
Iepirktais vai iegūtās atjaunīgo energoresursu elektroenerģijas, siltumenerģijas, tvaika un aukstuma patēriņš	3 860.50	3 568.39	2 483.34	4 828.24	4 536.13	2 779.91
Pašu saražotās atjaunīgās enerģijas patēriņš, kas nav kurināmai	59.21	59.21	125.95	73.27	73.27	139.00
Atjaunīgo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	12%	11%	10%	11%	11%	9%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš, MWh</b>	<b>56 121.96</b>	<b>53 854.26</b>	<b>51 267.26</b>	<b>72 014.44</b>	<b>69 749.83</b>	<b>62 050.84</b>

\* 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 2024. gada dati par piegādātās neapliecinātās elektroenerģijas izcelsmi, ņemot vērā, ka dati par 2025. gadu šī ziņojuma sagatavošanas laikā vēl nav pieejami<sup>62</sup>

\*\*\* 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.

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 apsardze", kas nodrošina drošības pakalpojumus 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.

<sup>62</sup> <https://latvenergo.lv/lv/par-mums/tirdznieciba>



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

	NACE 52.21. – Sauszemes transporta palīgdarbības VAS "Latvijas dzelzceļš" <sup>**</sup>	NACE 49.20 – Kravas dzelzceļa transports SIA "LDZ CARGO" (t.sk. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss") <sup>**</sup>
<b>Kopējais kurināmā patēriņš no fosilajiem resursiem<sup>**</sup>, MWh</b>	<b>41 623.40</b>	<b>9 564.37</b>
Fosilo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	81%	91%
kurināmā patēriņš no ogļēm un ogļu produktiem	260.46	46.22
kurināmā patēriņš no jēlnaftas un naftas produktiem	-	-
kurināmā patēriņš no dabasgāzes	3 036.49	6 907.27
kurināmā patēriņš no citiem fosilajiem energoresursiem	2 999.50	123.41
iepirktās vai iegūtās fosilo energoresursu elektroenerģijas, siltumenerģijas, tvaika vai aukstuma patēriņš	35 326.95	2 487.48
<b>Patēriņš no kodolenerģijas avotiem<sup>**</sup>, MWh</b>	<b>4 430.06</b>	<b>506.54</b>
Patēriņa no kodolenerģijas avotiem īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	9%	5%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem, MWh<sup>**</sup></b>	<b>5 213.80</b>	<b>444.80</b>
Atjaunīgo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	10%	4%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš, MWh</b>	<b>51 267.26</b>	<b>10 515.70</b>
<b>Neto ieņēmumi, tūkst. EUR</b>	<b>142 549</b>	<b>77 111</b>
<b>Energointensitāte (kopējais enerģijas patēriņš uz neto ieņēmumiem, saskaņā ar ESRS iekļauto formulu), MWh/tūkst. EUR</b>	<b>0.36</b>	<b>0.14</b>
<b>Koncerna kopējie neto ieņēmumi, tūkst. EUR (saskaņā ar konsolidētajā finanšu pārskatā iekļautajiem datiem)<sup>***</sup></b>		<b>201 189</b>

\* 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 2024. gada dati par piegādātās neaplicinātās elektroenerģijas izcelsmi<sup>64</sup>

\*\*\* Koncerna kopējie neto ieņēmumi ietver arī 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.

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



## Koncerna radītās SEG emisijas

Saskaņā ar [92.-93.lpp.](#) norādīto, VAS "Latvijas dzelzceļš" kā SEG emisiju bāzes gadu emisiju aprēķinam un mērķu izvirzīšanai ir noteicis 2022. gadu. Koncerna emisiju aprēķinam par bāzes gadu noteikts 2024. gads. Savukārt, 3. tvēruma emisijām gan VAS "Latvijas dzelzceļš", gan Koncerna līmenī par bāzes gadu ir noteikts 2025. gads.

3. tvēruma emisiju aprēķina veikšana VAS "Latvijas dzelzceļš" tika uzsākta 2024. gada beigās, bet Koncernā 3. tvēruma emisiju aprēķins tika uzsākts 2025. gadā. LDz un Koncerna 3. tvēruma emisiju aprēķinā iekļautas sešas no 15 SEG emisiju protokola metodikas kategorijām:

- Iegādātās preces un pakalpojumi (1. kategorija);
- Pamatlīdzekļi (2. kategorija);
- Ar kurināmajiem resursiem un enerģiju saistītas darbības (3. kategorija);
- Radītie atkritumi (5. kategorija);
- Darbinieku komandējumi (6. kategorija);
- Darbinieku pārvietošanās (7. kategorija).

3. tvēruma emisiju aprēķina veikšanai izmantotas sekojošas metodes:

- 1. un 2. kategorijas emisiju aprēķinos izmantota uz izdevumiem balstīta metode (spend-based method);
- 3., 5., 7. kategorijas emisiju aprēķinos izmantota aktivitātes datu metode (activity-based method);
- 6. kategorijas emisiju aprēķinā izmantota gan aktivitātes datu metode, gan uz izdevumiem balstīta metode.

SEG emisiju aprēķinos izmantotas metodes tiek piemērotas konsekventi visā Koncernā, nodrošinot vienotu pieeju SEG emisiju aprēķinam visās Koncerna sabiedrībās.

Ierobežotas datu pieejamības, uzticamības un kvalitātes dēļ Koncerns nav aplēsis un uzrādījis emisijas četrās SEG emisiju 3. tvēruma kategorijās, kas pēc Koncerna aplēsēm varētu būt būtiskas attiecībā pret Koncerna SEG emisiju 3. tvēruma kopējām emisijām:

- Augšējā transportēšana un izplatīšana (4. kategorija);
- Pakārtotā transportēšana un izplatīšana (9. kategorija);
- Iepriekš iznomātie aktīvi (8. kategorija);
- Pakārtoti nomāti aktīvi (13. kategorija);

Attiecīgi [102.lpp.](#) uzrādītās Koncerna SEG emisiju 3. tvēruma emisijas (54 662 tCO<sub>2</sub>ekv) un Koncerna kopējās SEG emisijas (100 608 / 86 212 tCO<sub>2</sub>ekv) par 2025. gadu nav pilnīgas.

Lai nodrošinātu visaptverošu 3. tvēruma emisiju uzskaiti, Koncerns pakāpeniski iekļaus aprēķinos emisiju datus par transportu un izplatīšanu augšupejošā vai lejupejošā plūsmā (4. un 9. kategorija), kā arī emisiju datus par augšupejošā vai lejupejošā plūsmā nomātajiem aktīviem (8. un 13. kategorija). Šīs kategorijas tiks aplēstas un ziņotas SEG emisiju aprēķinā pakāpeniski, sākot ar 2027. gadu.

SEG protokola 3. tvēruma kategorijas – pārdoto produktu apstrāde (10. kategorija), pārdoto produktu izmantošana (11. kategorija), pārdoto produktu apstrāde dzīves cikla beigās (12. kategorija), franšīzes (14. kategorija), investīcijas (15. kategorija) – uzskatāmas par neattiecināmām vai nepiemērotām Koncerna darbības sfērai un netiks iekļautas 3. tvēruma aprēķinā.

SEG emisiju aprēķins tiek veikts atbilstoši SEG emisiju protokola metodikai<sup>65</sup>, 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 un SEG emisiju aprēķina rīku 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 bāzes<sup>66</sup>;
- 2. tvēruma emisiju aprēķinam:
  - elektroenerģijai, kas iepirkta no elektrotīkla, tika izmantoti *Association of issuing bodies* (AIB) sniegtie dati par attiecīgo gadu<sup>67</sup>;
  - centralizētajai siltumenerģijai, ņemot vērā ierobežojumus iegūt datus par emisiju avotiem no siltumenerģijas piegādātājiem, tika izmantota konservatīvā vērtība no Ministru kabineta noteikumiem Nr.222<sup>68</sup>, kas atspoguļo no neatjaunojamiem energoresursiem saražotās siltumenerģijas emisijas faktoru (264 gCO<sub>2</sub>ekv/kWh);
- 3. tvēruma emisiju aprēķinam tika izmantoti emisiju faktori, kas pieejami ClimateIQ datubāzē, kas ir lielākā emisiju faktoru datubāze ar vairāk nekā 200 000 emisiju faktoriem no vairāk nekā 40 avotiem un 80 datu kopām<sup>69</sup>.

2025. gada SEG emisiju aprēķiniem LDz un Koncerna līmenī tika izmantots ārējā konsultanta izstrādātais SEG emisiju aprēķina rīks. LDz SEG emisiju aprēķinu rezultāti par 2022. līdz 2025. gadu apkopoti [102. lpp.](#) esošajā tabulā.

1. un 2. tvēruma SEG emisiju samazinājums Koncerna līmenī salīdzinot ar 2024. gadu, lielākoties saistīts ar turpmāku pārvadājumu apjoma samazinājumu, kā rezultātā tika patērēts mazāks degvielas apjoms, kā arī veikti mazāk ritošā sastāva remonts.

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

<sup>66</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2025>

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

<sup>68</sup> <https://likumi.lv/ta/id/322436-eku-energoefektivitates-aprekinu-metodes-un-eku-energosertifikacijas-noteikumi>

<sup>69</sup> <https://www.climateiq.io/methodology>



VAS "Latvijas dzelzceļš" un Koncerna SEG emisiju aprēķina rezultāti

1., 2., 3. tvēruma bruto SEG emisijas un kopējās SEG emisijas, tCO<sub>2</sub>ekv\*

	VAS "Latvijas dzelzceļš"					Koncerns			
	2022. (bāzes gads)	2023.	2024.	2025.	2025. pret 2022.	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	2024. (bāzes gads) koriģēts	2025.	2025. pret 2024.
1. tvēruma bruto SEG emisijas, tCO <sub>2</sub> ekv	6 848	7 044	6 875	<b>6 420</b>	<b>-6%</b>	33 506	33 506	<b>26 186</b>	<b>-22%</b>
2. tvēruma bruto SEG emisijas, kas balstītas uz tirgu, tCO <sub>2</sub> ekv	19 954	20 267	20 730	<b>18 008</b>	<b>-10%</b>	24 982	23 133	<b>19 760</b>	<b>-15%</b>
2. tvēruma bruto SEG emisijas, kas balstītas uz atrašanās vietu, tCO <sub>2</sub> ekv	5 491	5 383	5 368	<b>4386</b>	<b>-20%</b>	5 768	5 612	<b>5 364</b>	<b>-4%</b>
Nozīmīgās 3. tvēruma bruto SEG emisijas, tCO <sub>2</sub> ekv	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>45 743</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>54 662</b>	-
legādātās preces un pakalpojumi (1. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>6 168</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>9 108</b>	-
Pamatlīdzekļi (2. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>33 349</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>33 444</b>	-
Ar kurināmajiem resursiem un enerģiju saistītas darbības (3. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>3 198</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>7 869</b>	-
Radītie atkritumi (5. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>1 263</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>1 591</b>	-
Darbinieku komandējumi (6. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>89</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>167</b>	-
Darbinieku pārvietošanās (7. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>1 677</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>2 484</b>	-
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode), tCO <sub>2</sub> ekv	26 801	27 311	27 605	<b>70 171</b>	<b>162%</b>	58 488	56 639	<b>100 608</b>	<b>78%</b>
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode), tCO <sub>2</sub> ekv	12 338	12 427	12 243	<b>56 549</b>	<b>358%</b>	39 274	39 118	<b>86 212</b>	<b>120%</b>
<b>Neto ieņēmumos balstīta SEG intensitāte</b>									
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie neto ieņēmumi, tūkst. EUR (saskaņā ar konsolidētajā finanšu pārskatā iekļautajiem datiem)	153 158	165 410	129 088	<b>142 549</b>		233 737	233 737	<b>201 189</b>	
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz neto ieņēmumiem, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. EUR	0.17	0.17	0.21	<b>0.49</b>		0.25	0.25	<b>0.50</b>	
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz neto ieņēmumiem, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. EUR	0.08	0.08	0.09	<b>0.40</b>		0.17	0.17	<b>0.43</b>	

\* Dati nav ārēji verificēti

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.

Šajā 2025. gada ilgtspējas ziņojumā tika koriģēti Koncerna SEG emisiju aprēķina rezultāti par 2024. gadu, kā arī enerģijas patēriņa un energoresursu struktūras tabulas dati par 2024. gadu. Precizējumi veikti, jo energoresursu 2024. gada datus tika identificēta dubultā uzskaitē un liekā pozīcija tika dzēsta.



Specifiskos rādītājos balstīta SEG intensitāte\*

	VAS "Latvijas dzelzceļš"				Koncerns		
	2022.	2023.	2024.	2025.	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	2024. (bāzes gads) korigēts	2025.
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie dzelzceļa līniju ekspluatācijas garuma rādītāji, km	1 865	1 831	1 831	<b>1 831</b>	1 831	1 831	<b>1 831</b>
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO <sub>2</sub> ekv/km	14	15	15	<b>38</b>	32	31	<b>55</b>
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO <sub>2</sub> ekv/km	7	7	7	<b>31</b>	21	21	<b>47</b>
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie tūkst. vilcienkilometri	11 206	10 230	10 581	<b>10 214</b>	10 581	10 581	<b>10 214</b>
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz vilcienkilometru, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst.. v-km	2.4	2.7	2.6	<b>6.9</b>	5.5	5.4	<b>9.8</b>
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz vilcienkilometru, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. v-km	1.1	1.2	1.2	<b>5.5</b>	3.7	3.7	<b>8.4</b>
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie tūkst. pasažierkilometri	541 000	612 000	694 000	<b>741 200</b>	694 000	694 000	<b>741 200</b>
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz pasažierkilometru, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. p-km	0.05	0.04	0.04	<b>0.09</b>	0.08	0.08	<b>0.14</b>
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz pasažierkilometru, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. p-km	0.02	0.02	0.02	<b>0.08</b>	0.06	0.06	<b>0.12</b>

\* Dati nav ārēji verificēti



## 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 lietuseģzes 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 atsūkšanās 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 (darbaspēka papildu izmaksas, tostarp ārpus normālā darba laika, materiālu, transporta un citas izmaksas, kas saistītas ar infrastruktūras atjaunošanu darbspējīgā stāvoklī).

2025. gada novembrī sasalstošā lietuseģzes un temperatūras svārstības dēļ izraisīja netipisku kontakttīkla apledojuumu Tukuma un Saulkrastu līnijās, būtiski traucējot elektrovilcienu kustību. Apladojums veidojās nepārtraukti un būtiski apgrūtināja vilcienu kustību, jo apladoja ne tikai kontakttīkls, bet arī elektrovilcienu pantogrāfi, līdz ar to vilcieni apstājās.

Aplēstās finansiālās izmaksas, ko radījuši ekstremāli laikapstākļi (vētras, krusa, lietavas, apladojums utt.) 2024. gadā, bija 402 041,46 EUR (2023. gadā 109 335,73 EUR). Savukārt, 2025. gadā finansiālie zaudējumi novērsti un atzīti izdevumos 7 233,12 EUR apmērā.

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.

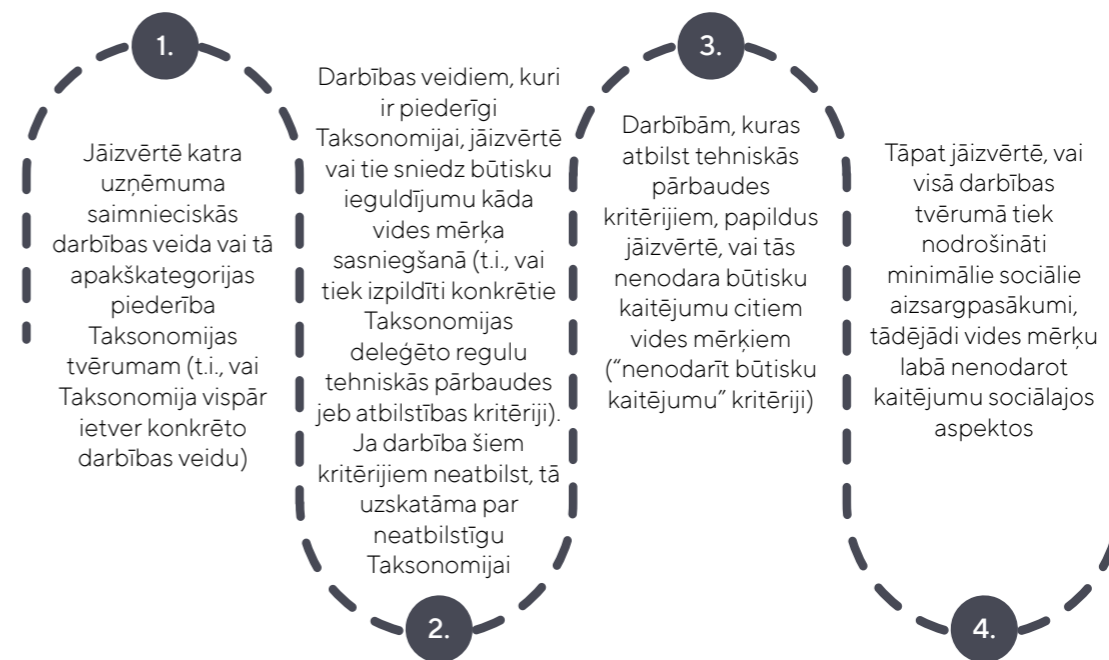


## ES TAKSONOMIJAS ZIŅOJUMS

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 ziņojums 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.

Ilgspējas ziņošanas vajadzībām ES Taksonomijas tabulas ir sagatavotas saskaņā ar iepriekš spēkā esošo regulējuma versiju, nevis ar jaunāko redakciju, kas publicēta 2026. gada janvārī.



### Atbilstība Taksonomijas kritērijiem

Lai nodrošinātu darbības izvērtējumu atbilstoši Taksonomijas regulai, VAS "Latvijas dzelzceļš" 2023. gadā izstrādāja un 2025. gadā aktualizēja Vadlīnijas Taksonomijas atbilstības izvērtēšanai "Latvijas dzelzceļš" koncernā (aktuālā redakcija apstiprināta LDz valdē 2025. gada 16. oktobrī). Vadlīnijās ir apkopota informācija par Taksonomijas izvērtējuma pieeju attiecībā uz Koncerna sabiedrību saimnieciskās darbības izdevumiem, apgrozījuma rādītājiem un kapitālieguldījumiem, kā arī identificētas 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 Koncerna darbībā. Sākotnēji Taksonomijas izvērtējuma process tika attiecināts uz investīciju plānošanu (kapitālieguldījumiem), koriģējot attīstības un atjaunošanas projektu pieteikumu veidlapas un Taksonomijas izvērtējumu 2023. gada beigās ņemot vērā LDz Vidēja termiņa investīciju plāna 2024.-2028. gadam sastādīšanā un fiksējot tajā katrā plānotā investīciju projekta piederību un, secīgi, atbilstību Taksonomijai. 2024. gadā un 2025. gadā Taksonomijas izvērtējums veikts arī saimnieciskās darbības izdevumu un apgrozījuma uzskaitē, izvērtējot Taksonomijas piederību un atbilstību pa darbības veidiem.

Saskaņā ar Vadlīniju izstrādes laikā veikto novērtējumu uz 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 (CCM 6.14.)

VAS "Latvijas dzelzceļš"

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana, modernizācija un attīstība atbilstoši Eiropas Savienības pamatnostādņem, 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 pārcelšanas 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 pielikumu<sup>69</sup> 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 interpretāciju<sup>70</sup>. 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 tehniskās pārbaudes kritērijs.

Dzelzceļa kravas pārvadājumi  
(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 CO<sub>2</sub> emisiju), kā arī – tikai tad, ja netiek pārvadātas fosilās izcelsmes kravas, uzskatāms, ka šajā sadaļā Koncernam nav atbilstīgu darbību. 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), šos pārvadājumus nevar uzskatīt par Taksonomijai atbilstīgiem, jo tos tāpat pārvieto ar dīzeļvilci. Izdevumu pozīcijās (pamatdarbības izdevumi vai kapitālieguldījumi) par atbilstīgiem tiek 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.

<sup>69</sup> [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2020-03/200309-sustainable-finance-teg-final-report-taxonomy-annexes_en.pdf)

<sup>70</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:C\\_202300267](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 (CCM  
3.19.)

SIA "LDZ CARGO"

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 CARGO", 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 CARGO" 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 CARGO" ir izstrādājis metodiku, kā nodalīt šīs izmaksas un ieņēmumus no kopējiem finanšu rādītājiem un atbilstoši uzrādīt Taksonomijas uzskaitē.

Elektroenerģijas pārvade un  
sadale (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 lielam skaitam 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 2024. gadā no elektroenerģijas tirgotāja saņemto apliecinājumu tādā gadījumā kopējā elektroenerģijas apjomā ir bijis ap 76% fosilās izcelsmes energoresursu. (Dati par 2025. gadu šī ziņojuma sagatavošanas laikā vēl nav pieejami.) Attiecīgi šajā darbības jomā uz doto brīdi ir identificētas tikai Taksonomijai piederīgas darbības, bet Taksonomijai atbilstīgas darbības nav konstatētas.

Ēku iegāde un turēšana  
īpašumā (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 (CE 5.3.)

SIA "LDZ CARGO"

Šīm darbības virzienam ir piederīgas visas darbības, kur SIA "LDZ CARGO" lokomotīvu un vagonu remontdarbu veikšanas nolūkā nevis iegādājas jaunas detaļas, bet atjauno līdzšinējās komponentes (piemēram, riteņpārus un citas detaļas).

Visas darbības, kurās tiek nodrošināta šāda detaļu atjaunošana un atkalizmantošana Koncerna ietvaros (piemēram, SIA "LDZ CARGO" izmantotajā ritošajā sastāvā) vai atjaunotās detaļas realizētas tirgū ārpus Koncerna esošām sabiedrībām, ir uzskatāmas par atbilstīgām Taksonomijas kritērijiem, jo tiek nodrošināta šādu detaļu ilgmūžība un samazināta nepieciešamība ražot jaunas detaļas.

Par atbilstīgu Taksonomijai varētu uzskatīt arī iekārtu iegādi un uzturēšanu, kas paredzētas detaļu atjaunošanai, taču tam netiek izmantotas specifiskas, funkcionāli nodalāmas iekārtas. Tādējādi iekārtu iegāde un uzturēšana netiek aplūkota šīs darbības ietvaros, ietverot tās pie darbībām, kas saistītas ar dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošanu (sk. iepriekš CCM 3.19.).

## VIDES MĒRĶIS: PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANA UN KONTROLE

Piesārņotu vietu remediācija  
(PPC 2.4.)

VAS "Latvijas dzelzceļš"  
SIA "LDZ CARGO"

Koncerna pārvaldībā ir teritorijas, kurās ir vēsturiskais piesārņojums (radīts padomju periodā) un kurās tiek veikts pastāvīgs monitoringa un/vai konkrētās teritorijās – izpētes un sanācijas darbi. (Sīkāk par vēsturisko piesārņojumu lasīt šī ziņojuma [121.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 piesārņotu 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 klimata pārmaiņu mazināšanas vides mērķa sadaļām:

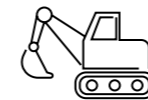
- 4.24. Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju (LDz daļu Koncerna darbībā izmantotās siltumenerģijas ražo pašu katlu mājās, izmantojot vai nu biomasu vai fosilās izcelsmes resursus. Daļa saražotās siltumenerģijas tiek pārdota arī LDz telpu ārējiem nomniekiem. Atkarībā no izmantotā energoresursa darbība uzskatāma vai nu par atbilstīgu vai tikai piederīgu Taksonomijai);
- 6.5. Pārvaldījumi 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 aprikojuma uzstādīšana, apkope, remonts (LDz periodiski veic ēku siltināšanu, 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 tā sadarbības 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 līdzīgu aktuālajām laika prognozēm īsā un vidējā termiņā un atbilstoši mobilizējot darbaspēku iespējamo laikapstākļu radīto sekas novēršanai. Sīkāk par klimata risku izvērtējumu lasīt [89.-91.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 (jaunu objektu izbūve) 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 auditi, lai pārbaudītos, 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 190. lpp.](#));
- Sadarbības partneru ētikas pamatprincipus (sīkāk lasīt [160. un 191. lpp.](#));
- Pretkorupcijas pasākumus (sīkāk lasīt [190. 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 [160. un 175. 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 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 (informācija par izmaksām ietverta Konsolidētā finanšu pārskata 6., 7., 9. pielikumos);
- 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 (skat. Konsolidētā finanšu pārskata 4. pielikumu);
- 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. un 2025. 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 (informācija par kapitālieguldījumu apjomu sniegta Konsolidētā finanšu pārskata 12., 13. un 14. pielikumos).

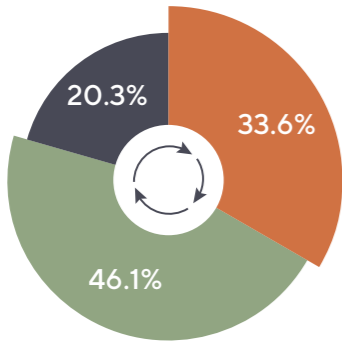
Tabulās apkopotie 2025. gada Taksonomijas rādītāji ietver salīdzinājumu ar iepriekšējā (2024.) finanšu gada rādītājiem.

Sagatavojot 2025. gada ilgtspējas ziņojumu, tika precizēta kapitālieguldījumu tabula par 2024. gadu, kapitālieguldījumu apjomā iekļaujot arī tiesības lietot aktīvus, kuri ziņojuma periodā ir atzīti pārskatā par finanšu pozīciju. Šāda pieeja ir konsekventi piemērota arī kapitālieguldījumu tabulas sagatavošanā par 2025. gadu. Tāpat kapitālieguldījumi tika precizēti, jo iepriekš tika kļūdaini izslēgti savstarpējie darījumi, kā rezultātā tika samazināta kopējā Koncerna kapitālieguldījumu vērtība.

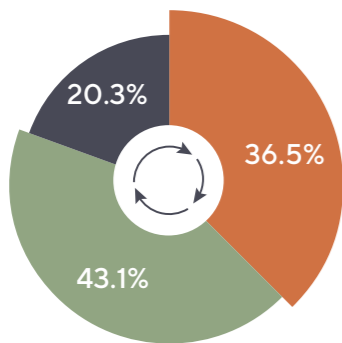


Apgrozījums

2024

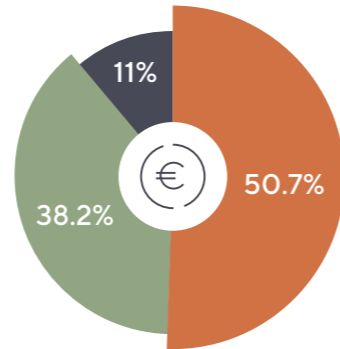


2025

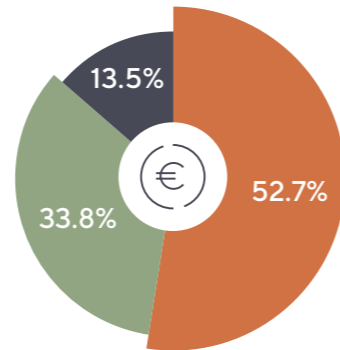


Pamatdarbības izdevumi

2024

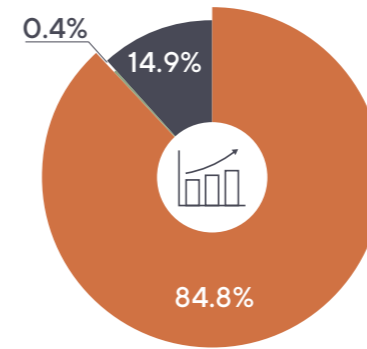


2025

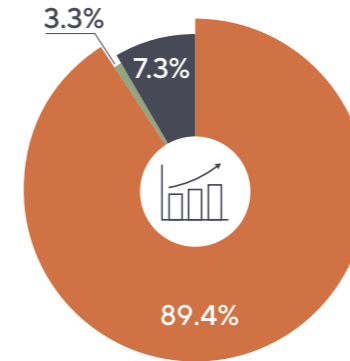


Kapitālieguldījumi

2024



2025



- ES Taksonomijai atbilstīgas darbības (A.1)
- ES Taksonomijai piederīgas, bet neatbilstīgas darbības (A.2)
- 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 kravas 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.



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

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-i) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)							Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2023 (18)	Kategorija (veicinoša darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)
				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)	Minimālie aizsardzības pasākumi (17)			
		EUR	%	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	V	P
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																			
Dzelzceļa transporta infrastruktūra		CCM 6.14.	77 908 585	33.3%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana		CCM 3.19.	508 031	0.2%	Jā	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju		CCM 4.24.	28 635	0.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	N/A	
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību apgrozījums (taksonomijai atbilstīgas) (A.1)</b>			<b>78 445 251</b>	<b>33.6%</b>	<b>33.6%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>N/A</b>	
No kā: veicinošas darbības			78 416 616	33.5%	33.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V
No kā: pārejas darbības			0	0.0%	0.0%						Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	P
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>																			
					P;N/P	P;N/P	P;N/P	P;N/P	P;N/P	P;N/P									
Dzelzceļa kravas pārvadājumi		CCM 6.2.	88 649 226	37.9%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A	
Starpilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecība ārpus koncerna esošajam pasažieru pārvadātājam)		CCM 6.1.	4 606 239	2.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A	
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana		CCM 3.19.	4 283 855	1.8%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A	
Elektroenerģijas pārvade un sadale		CCM 4.9.	7 792 742	3.3%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A	
Siltuma/aukstuma ražošana		CCM 4.24.	16 897	0.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A	
Ēku iegāde un turēšana īpašumā		CCM 7.7.	2 432 720	1.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A	
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību apgrozījums (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>			<b>107 781 679</b>	<b>46.1%</b>	<b>46.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>N/A</b>	
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>			<b>186 226 930</b>	<b>79.7%</b>	<b>79.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>N/A</b>	
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
Taksonomijai nepiederīgas darbības			47 510 576	20.3%															
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību apgrozījums (B)</b>			<b>47 510 576</b>	<b>20.3%</b>															
<b>KOPĀ (A+B)</b>			<b>233 737 506</b>	<b>100.0%</b>															



Apgrozījuma proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2025. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2024 (18)	Kategorija (veicamo darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)
				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; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	V	P
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																			
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	72 915 114	36.2%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	33.3%	V
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	520 487	0.3%	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.2%	V
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	14 689	0.0%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	0.0%	
Nolietotu produktu sagatavošana atkalizmantošanai	CE 5.3.	39 302	0.0%	N/P	N/P	Jā	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.0%	
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību apgrozījums (taksonomijai atbilstīgas) (A.1)</b>		<b>73 489 591</b>	<b>36.5%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>33.6%</b>	
No kā: veicinošas darbības		73 435 601	36.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	33.5%	V
No kā: pārejas darbības		0	0.0%								Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.0%	P
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>																			
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	68 518 740	34.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									37.9%	
Starpilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi	CCM 6.1.	4 454 580	2.2%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									2.0%	
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	3 330 636	1.7%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P									1.8%	
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	8 034 513	4.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									3.3%	
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	22 949	0.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									0.0%	
Ēku iegāde un turēšana īpašumā	CCM 7.7.	2 440 252	1.2%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									1.0%	
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību apgrozījums (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>86 801 670</b>	<b>43.1%</b>	<b>43.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>46.1%</b>	
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>160 291 262</b>	<b>79.7%</b>	<b>79.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>79.7%</b>	
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
Taksonomijai nepiederīgas darbības		40 897 339	20.3%																
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību apgrozījums (B)</b>		<b>40 897 339</b>	<b>20.3%</b>																
<b>KOPĀ (A+B), ietverot savstarpējo darījumu izslēgšanu</b>		<b>201 188 601</b>	<b>100.0%</b>																



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

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtie izdevumi (3)	Izdevumu proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Taksonomijai atbilstīgā OpEx proporcija 2023 (18)	Kategorija (veicinoša darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)	
				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)					Jā/Nē
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																				
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																				
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	102 103 007	50.1%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V	
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	492 846	0.2%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	N/A	Jā	N/A	N/A		
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	421 295	0.2%	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V	P
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	209 335	0.1%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A		
Kontaminētu vietu un teritoriju remediācija	PPC 2.4.	104 987	0.1%	N/P	N/P	N/P	Jā	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A		
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību izdevumi (taksonomijai atbilstīgi) (A.1)</b>		<b>103 331 470</b>	<b>50.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>N/A</b>		
No kā: veicinošas darbības		102 524 302	50.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V	
No kā: pārejas darbības		492 846	0.2%							Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	P	
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>				<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>											
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	38 877 105	19.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Starpilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecības nodrošināšana ārpus koncerna esošajam pasažieru pārvadātājam)	CCM 6.1.	4 162 275	2.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	24 194 211	11.9%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	7 513 869	3.7%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	572 473	0.3%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Ēku iegāde un turēšana īpašumā	CCM 7.7.	2 483 776	1.2%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Datu apstrāde, mitināšana un ar to saistītās darbības	CCM 8.1.	105 141	0.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību izdevumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>77 908 850</b>	<b>38.2%</b>	<b>38.2%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>									<b>N/A</b>		
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>181 240 320</b>	<b>89.0%</b>	<b>89.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>									<b>N/A</b>		
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																				
Taksonomijai nepiederīgas darbības		22 490 509	11.0%																	
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību izdevumi (B)</b>		<b>22 490 509</b>	<b>11.0%</b>																	
<b>KOPĀ (A+B)</b>		<b>203 730 829</b>	<b>100.0%</b>																	
<b>KOPĀ (A+B), ietverot savstarpējo darījumu izslēgšanu</b>		<b>206 360 461</b>																		



## Pamatdarbības izdevumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2025. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtie izdevumi (3)	Izdevumu proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Taksonomijai atbilstīgā OpEx proporcija 2024 (18)	Kategorija (veicnosa darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)	
				Klimata pārmaiņu mazināšana (5)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (6)	Ūdens un jūras resursi (7)	Aprite ekonomika (8)	Piesārņojums (9)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (10)	Klimata pārmaiņu mazināšana (11)	Pielāgošanās klimata pārmaiņām (12)	Ūdens un jūras resursi (13)	Aprite ekonomika (14)	Piesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16)				Minimālie aizsardzības pasākumi (17)
		EUR	%	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	V	P
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																			
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	94 149 489	52.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	50.1%	V	
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	410 262	0.2%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	N/A	Jā	0.2%		P
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	528 962	0.3%	Jā	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.2%	V	
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	170 416	0.1%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	0.1%		
Kontaminētu vietu un teritoriju remediācija	PPC 2.4.	99 128	0.1%	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.1%		
Nolietotu produktu sagatavošana atkalizmantošanai	CE 5.3.	8 795	0.0%	N/P	N/P	N/P	Jā	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A		
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību izdevumi (taksonomijai atbilstīgi) (A.1)</b>		<b>95 367 052</b>	<b>52.7%</b>	<b>52.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>50.7%</b>		
<b>No kā: veicinošas darbības</b>		<b>94 678 451</b>	<b>52.3%</b>	<b>52.3%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>50.3%</b>	<b>V</b>	
<b>No kā: pārejas darbības</b>		<b>410 262</b>	<b>0.2%</b>	<b>0.2%</b>						<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>0.0%</b>		<b>P</b>
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>				<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>										
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	31 850 325	17.6%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								19.1%		
Starppilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecības nodrošināšana ārpus koncerna esošajam pasažieru pārvadātājam)	CCM 6.1.	3 869 804	2.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								2.0%		
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	15 723 604	8.7%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P								11.9%		
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	7 695 888	4.3%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								3.7%		
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	504 892	0.3%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								0.3%		
Ēku iegāde un turešana īpašumā	CCM 7.7.	1 459 856	0.8%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								1.2%		
Datu apstrāde, mitināšana un ar to saistītās darbības	CCM 8.1.	94 692	0.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								0.1%		
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību izdevumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>61 199 060</b>	<b>33.8%</b>	<b>33.8%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>38.2%</b>		
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>156 566 112</b>	<b>86.5%</b>	<b>86.5%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>89.0%</b>		
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
Taksonomijai nepiederīgas darbības		24 428 576	13.5%																
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību izdevumi (B)</b>		<b>24 428 576</b>	<b>13.5%</b>																
<b>KOPĀ (A+B), ietverot savstarpējo darījumu izslēgšanu</b>		<b>180 994 688</b>	<b>100.0%</b>																



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

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtie kapitālieguldījumi (3)		Kapitālieguldījumu proporcija (4)		Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)								Kategorija (veicinoša darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)				
		EUR	%	EUR	%	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)	Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Taksonomijai atbilstīgā CapEx proporcija 2023 (18)						
A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS		Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā		Koriģēts																					
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																									
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	53 976 756	87.5%	55 978 131	84.2%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V					
Atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju uzstādīšana, uzturēšana un remonts	CCM 7.6.	28 085	0.0%	28 085	0.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	N/A	N/A	N/A	Jā	N/A	V					
Energoefektivitātes aprikojuma uzstādīšana, apkope, remonts	CCM 7.3.	255 867	0.4%	255 867	0.4%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	N/A	Jā	N/A	Jā	N/A	V					
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	67 705	0.1%	67 705	0.1%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	N/A						
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību kapitālizdevumi (taksonomijai atbilstīgas) (A.1)</b>		<b>54 328 413</b>	<b>88.1%</b>	<b>56 329 788</b>	<b>84.8%</b>	<b>84.8%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>N/A</b>						
<b>No kā: veicinošas darbības</b>		<b>54 260 708</b>	<b>87.9%</b>	<b>56 233 998</b>	<b>84.6%</b>	<b>84.6%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>N/A</b>	<b>V</b>					
<b>No kā: pārejas darbības</b>		<b>0</b>	<b>0.0%</b>	<b>0</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>						<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>N/A</b>	<b>P</b>					
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>																									
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	200 022	0.3%	200 022	0.3%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A						
Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem	CCM 6.5.	51 021	0.1%	51 021	0.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A						
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību kapitālieguldījumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>251 043</b>	<b>0.4%</b>	<b>251 043</b>	<b>0.4%</b>	<b>0.4%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>N/A</b>						
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>54 579 456</b>	<b>88.5%</b>	<b>56 580 831</b>	<b>85.1%</b>	<b>85.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>N/A</b>						
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																									
Taksonomijai nepiederīgas darbības		7 119 557	11.5%	9 871 234	14.9%																				
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību kapitālieguldījumi (B)</b>		<b>7 119 557</b>	<b>11.5%</b>	<b>9 871 234</b>	<b>14.9%</b>																				
<b>KOPĀ (A+B)</b>		<b>61 699 012</b>	<b>100.0%</b>	<b>66 452 065</b>	<b>100%</b>																				
<b>KOPĀ (A+B), ietverot savstarpējo darījumu izslēgšanu</b>		<b>63 901 770</b>																							

2025. gadā tika veikta korekcija 2024. gada kapitālieguldījumu vērtībai. Kapitālieguldījumi tika precizēti, jo iepriekš tika kļūdaini izslēgti savstarpējie darījumi, kā rezultātā tika samazināta kopējā Koncerna kapitālieguldījumu vērtība, kā arī iekļautas tiesības lietot aktīvus, kuras ziņojuma periodā ir atzītas pārskatā par finanšu pozīciju.



Kapitālieguldījumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2025. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtie kapitālieguldījumi (3)	Kapitālieguldījumu proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)							Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2024 (18)	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)	Piesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16)	Minimālie aizsardzības pasākumi (17)			
		EUR	%	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	V	P
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																			
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	60 427 265	89.3%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	84.2%	V	
Atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju uzstādīšana, uzturēšana un remonts	CCM 7.6.	0	0.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	N/A	N/A	N/A	Jā	0.0%	V	
Energoefektivitātes aprīkojuma uzstādīšana, apkope, remonts	CCM 7.3.	64 718	0.1%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	N/A	Jā	N/A	Jā	0.4%	V	
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	0	0.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	0.1%		
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību kapitālizdevumi (taksonomijai atbilstīgas) (A.1)</b>		<b>60 491 983</b>	<b>89.4%</b>	<b>89.4%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>84.8%</b>		
<b>No kā: veicinošas darbības</b>		<b>60 491 983</b>	<b>89.4%</b>	<b>89.4%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>84.7%</b>	<b>V</b>	
<b>No kā: pārejas darbības</b>		<b>0</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>						<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>0.0%</b>		<b>P</b>
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>				<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>										
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	2 130 542	3.1%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P								0.3%		
Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem	CCM 6.5.	115 254	0.2%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								0.1%		
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību kapitālieguldījumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>2 245 796</b>	<b>3.3%</b>	<b>3.3%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>0.4%</b>		
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>62 737 779</b>	<b>92.7%</b>	<b>92.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>85.1%</b>		
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
Taksonomijai nepiederīgas darbības		4 950 060	7.3%																
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību kapitālieguldījumi (B)</b>		<b>4 950 060</b>	<b>7.3%</b>																
<b>KOPĀ (A+B)</b>		<b>67 687 839</b>	<b>100%</b>																

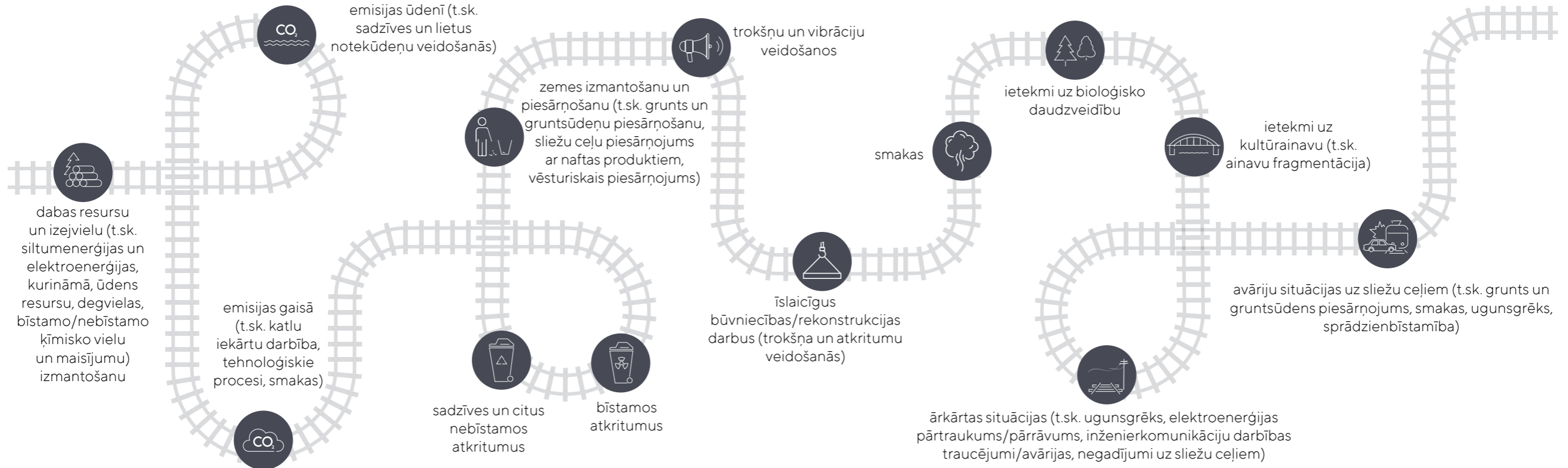


## PIESĀRŅOJUMS

### 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. Tiem normālas darbības vides aspektiem, kuri ir būtiski un kuri ir iekļauti arī Koncerna sabiedrības vai Koncerna SEG emisiju aprēķinā, kā vides aspektu papildus novērtē arī SEG emisijas, sīkāk skatīt tabulas piemēru [120.lpp.](#)

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	SEG emisiju tvērumš	Izpausme			Normatīvo aktu 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	13
<b>Nekustamā īpašuma apsaimniekošana (visas ēkas, tai skaitā, stacijas, pieturas punkti, administrācijas ēkas, tehnoloģiskās ēkas u.c.)</b>												
1.	Resursu izmantošana (piemērs)	Iepirktais elektroenerģijas patēriņš (piemērs)	S2	x			2	4	2	16	...	...
1.1.	SEG emisijas (piemērs)	SEG emisijas no iepirktais elektroenerģijas (piemērs)	S2	x			2	4	4	32	...	...
2.	Atkritumu radīšana (piemērs)	Sadzīves atkritumi (no darbiniekiem, staciju apmeklētājiem) (piemērs)	S3C5	x			1	4	1	4	...	...
3.	Vides piesārņojums (piemērs)	Glifosātu saturoši herbicīdu izmantošana nezāļu apkarošanai uz sliežu ceļiem, neievērojot DDL noteikto (piemērs)	S3C1		x		3	2	4	24	...	...
4.	Vides piesārņojums (piemērs)	Grunts un gruntsūdens piesārņojums (bīstamo kravu noplūde) (piemērs)	n/a			x	3	2	4	24	...	...
<b>Uzņēmuma administrēšana</b>												
<b>Infrastruktūras un nodalījuma joslas uzturēšana</b>												
<b>Avāriju situācijas</b>												
<b>B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas</b>												
<b>C kategorijas piesārņojošās darbības reģistrācijas</b>												
<b>Grunts un gruntsūdens kvalitātes monitoring (uzraudzība)</b>												
<b>Piesārņotas un potenciāli ar naftas produktiem piesārņotas vietas (t.sk., vēsturiskais piesārņojums)</b>												
<b>u. c. darbības ietekmes jomas*</b>												



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. 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 m<sup>2</sup>). Reģistrā ir 6 vidējas prioritātes vietas.
- Zema prioritāte ir vietām, kurās atrodas un slēgtās tvertnēs uzglabājas naftas produkti mazos apjomos (līdz 70 m<sup>2</sup>). Reģistrā ir 3 zemas prioritātes vietas.





Atsevišķas vēsturiski piesārņotās vietas ir arī 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).

Ņemot vērā vēsturiskā piesārņojuma specifiku un ar tā sanācību 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 sanācību iekļaut prioritārajos valsts budžeta pasākumos, taču pagaidām tas nav realizējies. Arī 2025. 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 CARGO", 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.



Apakšjoma	Ietekme	Riski	Iespējas
Gaisa piesārņojums	Ritošā sastāva uzturēšanas un remontu procesā izmantoto ķīmisko vielu radītais piesārņojums		
	Lokomotīvu un katlu māju radītais gaisa piesārņojums		
Ūdens un augsnes piesārņojums	Vēsturiskais piesārņojums dzelzceļa pārvaldītājās teritorijās un tām līdzās esošajās teritorijās, kas turpina radīt augsnes un gruntsūdeņu piesārņojumu	Potenciālas regulējošo iestāžu prasības, iespējamie sodi, ja pietiekamā mērā netiek veikta sanācija un pasākumi piesārņojuma mazināšanai	
	Regulārs un aktīvs darbs piesārņoto vietu monitoringa un sanācijas jomā pēc nepieciešamības	Nespēja ieviest efektīvus piesārņojuma mazināšanas pasākumus to dārdzības dēļ	
		Uzņēmuma aktīvi piesārņotajā teritorijā ir iesaldēti un nav izmantojami aktīvai saimnieciskajai darbībai līdz piesārņojuma likvidēšanai / samazināšanai vai pat pēc tam	
	Iespējamās nepilnības ražošanas procesos, atkritumu apsaimniekošanā, degvielas uzpildes procesā u.c., kas var radīt jaunu piesārņojumu		Tehnisku un izglītojošu pasākumu ieviešana piesārņojuma mazināšanai tā avotā
	Trešo pušu potenciāli radīts piesārņojums būvniecības projektu īstenošanas laikā		Prasību izvirzīšana piegādātāju izvērtēšanai pirms līguma noslēgšanas un visā sadarbības laikā
	Bīstamo kravu avārijas un to izraisītais piesārņojums		
Vielas, kas rada bažas		Potenciālas regulējošo iestāžu prasības, iespējamie sodi, ja netiek veikta atbilstoša bīstamo atkritumu apsaimniekošana	

pozitīva ietekme negatīva ietekme Saskaņā ar [76.lpp.](#) attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



## Ar piesārņojumu saistītās rīcībpolitikas

Lai nodrošinātu efektīvu un ilgtspējīgu vides aizsardzību, tostarp piesārņojuma jautājumu risināšanu, Koncernā 2025. gadā ir apstiprināta atjaunotā [Vides un energopārvaldības politika](#). Viens no tās uzdevumiem ir vides aizsardzība un piesārņojuma mazināšana, tai skaitā emisijas gaisā un ūdenī, kaitīgu vielu nokļūšanu augsnē, trokšņu un vibrāciju līmeni, kā arī atkritumu daudzumu. Politika paredz arī tādus uzdevumus kā ilgtspējīga resursu izmantošana un energoefektivitāte, SEG emisiju uzskaitē un samazināšana, vides drošība un gatavība ārkārtas situācijām, atbildīgi iepirkumi un sadarbība ar partneriem, sabiedrības un darbinieku iesaiste, kā arī vides un energopārvaldības sistēmas uzturēšana un pilnveide.

Lai nodrošinātu politikā noteikto uzdevumu izpildi, VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" (tagad – SIA "LDZ CARGO") ir izstrādātas Vides un energopārvaldības programmas vidējam termiņam, kuras cita starpā paredz piesārņojuma pārvaldību. Sīkāk par minētajiem dokumentiem lasīt [96. 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 Tehniskās ekspluatācijas direkcija, bet valdes līmenī par šo jomu līdz ar pārējām vides ietekmes jomām līdz brīdim, kad tiks ievēlēts jauns valdes loceklis vai izdarīti grozījumi Valdes reglamentā ir atbildīgs valdes priekšsēdētājs.

Drošības direkcijas Civilās aizsardzības un ugunsdrošības daļas 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 saistītas darbības un resursi

Ik gadu Vides un energopārvaldības programmas ietvaros tiek plānoti vides aizsardzības pasākumi, tostarp 2025. gadā veikts:

Ilggadējais grunts un gruntsūdeņu  
kvalitātes monitoringa

Bīstamo atkritumu  
apsaimniekošana u.c. pasākumi



VAS "Latvijas dzelzceļš" 2025. gadā vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 24 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. Salīdzinot ar kopējo investīciju un pamatdarbības izmaksu apjomu, šie līdzekļi nebija būtiski.

SIA "LDZ CARGO" (t.sk. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss) 2025. gadā vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 30 pasākumus, kā, piemēram, gruntsūdens un grunts monitoringu, ģeoloģiskās izpēti, notekūdeņu analīzes, bīstamo atkritumu apsaimniekošanu u.c. pasākumus.

SIA "LDZ apsardze" 2025. gada vides aizsardzības pasākumu plānā iekļāva un īstenoja trīs pasākumus bīstamo atkritumu apsaimniekošanai: dzīvsudrabu, citu bīstamo vielu saturošu apgaismes elementu, spuldžu utilizāciju, skābes/sārnu/svina saturošu akumulatoru utilizāciju un elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumu utilizāciju.

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 katrā 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 plāna gada 15.janvārim.

**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. 2025. gadā norādīti šādi izpildījuma indikatori:

**VAS “Latvijas dzelzceļš” mātes sabiedrības Vides un energopārvaldības programmas 2022. – 2028. gadam izpildījuma indikatori par 2025. gadu**

Nr.p.k.	Vides aspekts, programmas galvenie uzdevumi	Mērķis	Indikators	Mērījumu veikšana	2024. gads	2025. gads	Mērķa izpilde 2025. gadā
1.	Piesārņotās vietas, kam prioritāte noteikta kā augsta <sup>71</sup> : 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	25% (2 vietas no 8 <sup>72</sup> ) – sanācijas darbi veikti Višķos un Kraujā	0% – sanācijas darbi 2025. gadā netika veikti.	Nav izpildīts.
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 prasībām	Vietu skaits	Izsaka % teritoriju skaitu, kur tiek veikts monitorings (atbilstoši Valsts vides dienesta prasībām)	35,29% (6 vietās no 17 <sup>73</sup> ) – monitorings Gulbenē, Šķirotavā (Lokomotīvu remonta centrs, Rīga), Skrundā, Vagonu parkā, Ķeipenē un Ventspilī (Depo iela 17, Ventspils)	41,18% (7 vietās no 17) – monitorings veikts Gulbenē, Šķirotavā (Lokomotīvu remonta centra Rīgas iecirknī), Skrundā, Vagonu parkā, Višķos, Kraujā un Ķeipenē.	Izpildīts – 2025. gadā monitorings veikts 7 vietās, 2024. gadā 6 vietās.
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 <sup>74</sup>	6,55 km	Izpilde nav mainījies.

<sup>71</sup>Saskaņā ar VAS “Latvijas dzelzceļš” ar naftas produktiem piesārņoto vietu reģistru

<sup>72</sup>VAS “Latvijas dzelzceļš” ar naftas produktiem piesārņoto vietu reģistrā ar augstu prioritāti 2024. gadā pievienotas divas jaunas vietas – Krauja un Ķeipene.

<sup>73</sup>2024. 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).

<sup>74</sup>Atbilstoši 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 līnijās “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.



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.

### 2025. gada "Latvijas dzelzceļš" koncerna piesārņojošo vielu apjomi, tonnās

Piesārņojošā viela	Piesārņojošās vielas apjoms, t (2025. gads)									Piesārņojošās vielas apjoms, t (2024. gads)		
	VAS "Latvijas dzelzceļš"			SIA "LDZ CARGO" (t.sk. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss")			Koncernā			Koncernā		
	Gaisā	Ūdenī	Zemē	Gaisā	Ūdenī	Zemē	Gaisā	Ūdenī	Zemē	Gaisā	Ūdenī	Zemē
Cietās izkliedētās daļiņas PM	2.98	-	-	1.51	-	-	4.49	-	-	13.28	-	-
Cietās izkliedētās daļiņas PM10	0.04	-	-	-	-	-	0.04	-	-	1.59	-	-
Cietās izkliedētās daļiņas PM2.5	0.04	-	-	-	-	-	0.04	-	-	0.08	-	-
Oglekļa monoksīds (CO)	4.55	-	-	1.45	-	-	6.01	-	-	9.73	-	-
Sēra dioksīds (SO <sub>2</sub> )	0.17	-	-	0.12	-	-	0.29	-	-	0.37	-	-
Slāpekļa oksīdi (NOx)	2.49	-	-	2.82	-	-	5.31	-	-	2.90	-	-
Metāli un to savienojumi	-	-	-	0.49	-	-	0.49	-	-	-	-	-
Gaistošie organiskie savienojumi (GOS)	0.05	-	-	7.36	-	-	7.41	-	-	24.07	-	-
Pārējie neorganiskie savienojumi	-	-	-	0.11	-	-	0.11	-	-	-	-	-
Oglekļa dioksīds (CO <sub>2</sub> )	1325.68	-	-	1609.56	-	-	2935.24	-	-	3134.17	-	-
Slāpekļa dioksīds (NO <sub>2</sub> )	-	-	-	0.28	-	-	0.28	-	-	3.47	-	-
Ogļūdeņraži	-	-	-	0.20	-	-	0.20	-	-	-	-	-
Kālija hidroksīds (KOH)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00010	-	-
Nātrija hidroksīds (NaOH)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.80	-	-
Tetrahlortilēns (C <sub>2</sub> Cl <sub>4</sub> )	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.02	-	-
Mangāns un tā savienojumi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00027	-	-
Suspendētās vielas	-	0.02	-	-	-	-	-	0.02	-	-	0.01	-
Ķīmiskais skābeļa patēriņš (ĶSP)	-	0.09	-	-	-	-	-	0.09	-	-	0.03	-
Bioloģiskais skābekļa patēriņš (BSP5)	-	0.01	-	-	-	-	-	0.01	-	-	0.003	-
Kopējais slāpekļlis (Nkop.)	-	0.03	-	-	-	-	-	0.03	-	-	0.01	-
Kopējais fosfors (Pkop.)	-	0.002	-	-	-	-	-	0.002	-	-	0.001	-

Dati nav ārēji verificēti.



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. 2026. gada pavasarī tiks sagatavots un apstiprināts vadības pārskats par 2025. 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.

Tabulā norādītie piesārņojošo vielu apjomi gaisā rodas no SIA "LDZ CARGO" saimnieciskās darbības nodrošināšanai nepieciešamajiem piesārņojošo vielu avotiem, kā, piemēram, šķembu un smilts pārkraušanas laukumiem un krāsošanas un slīpēšanas posteņiem, darba gadiem 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".

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 līdz plāna gada 15. janvārim.

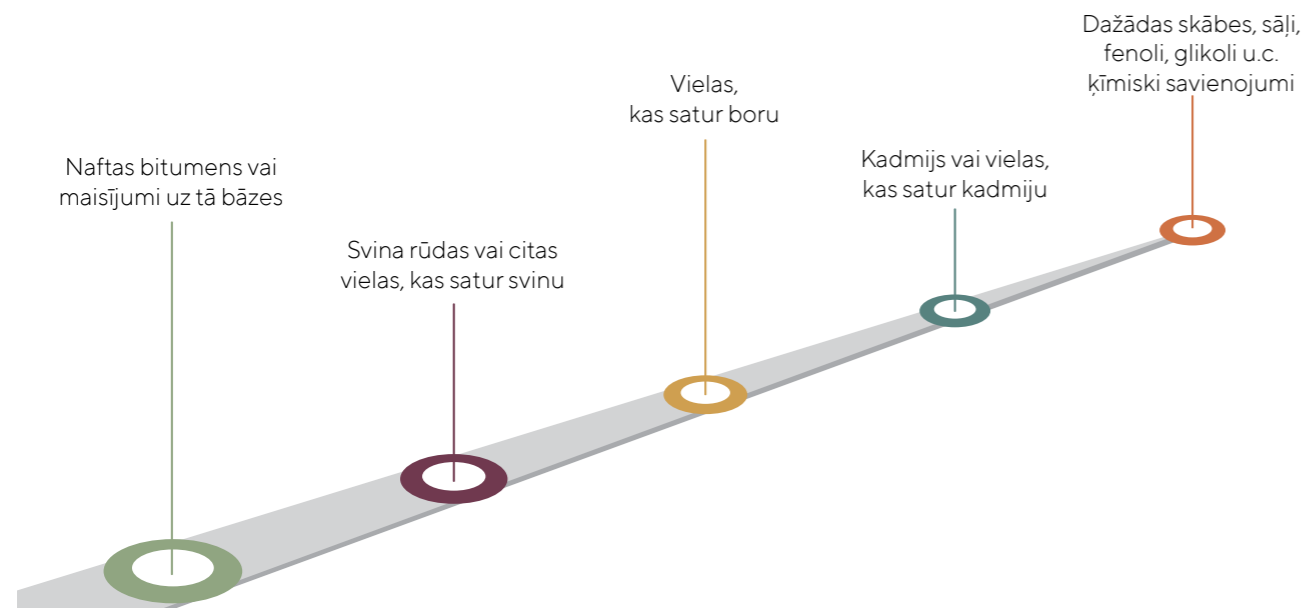
SIA "LDZ apsardze", kas nodrošina drošības pakalpojumus un AS "LatRailNet", kas atbild par vilcienu kustības un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu saistītu metodiku izstrādi un piemērošanu, saimnieciskā darbība neietver piesārņojošās darbības, līdz ar to nav attiecināma tabula par piesārņojošo vielu apjomiem.



## 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" (tagad – SIA "LDZ CARGO") 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, kas rada bažas, un vielām, kas rada ļoti lielas bažas, vienīgā identificētā viela, kas ietverta Eiropas Ķimikāliju aģentūras veidotajā sarakstā<sup>75</sup>, ir borskābe, ko SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" (SIA "LDZ CARGO") izmanto ūdens dzesēšanai un mīkstināšanai dīzeļlokomotīvēs. 2025. gadā tika patērēti 30 kg šīs vielas (2024. gadā – 69 kg), patēriņa samazinājums ir skaidrojams ar to, ka daļai lokomotīvēm 2025. gadā tika nomainīts dzesēšanas šķidrums no ūdens uz dzesēšanas šķidrumu "antifreeze", tādējādi samazinot nepieciešamību pēc ūdens sagatavošanas.

Koncerna sabiedrība "LDZ CARGO" līdzās tādiem standarta kravu veidiem kā, piemēram, graudi, šķelda, minerālmēslojumi vai naftas produkti, 2025. gadā pēc atbilstoša pasūtītāju pieprasījuma ir pārvadājusi



arī atsevišķas kravas, kuru sastāvā ir vielas, kuras ietvertas Eiropas Ķimikāliju aģentūras veidotajos vielu, kuras rada bažas, un vielu, kuras rada ļoti lielas bažas, sarakstos<sup>76</sup>. 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 2025. gadā šādu kravu apjoms bija 8 456 tonnas (2024. gadā – 19 356 tonnas), kas ir mazāk nekā 0,1% no visa pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru šajā gadā pārvadāto kravu apjoma<sup>77</sup>.

## 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.

2025. gadā nav radušies pamatdarbības izdevumi un kapitālizdevumi, kas saistīti ar nopietniem incidentiem un nosēdumiem. Budžetā 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.)

<sup>75</sup> 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"

<sup>76</sup> 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"

<sup>77</sup> 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 CARGO" 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



VAS "Latvijas dzelzceļš" saskaņā ar veikto vides aspektu novērtējumu 2025. gadā sekojoši ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku saistīti aspekti ir novērtēti kā būtiski – bīstamo atkritumu un notekūdeņu veidošanās un dabas resursu un izejvielu, piemēram, bīstamo ķīmisko vielu vai maisījumu, dažādu energoresursu, ūdens resursu un degvielas izmantošana. SIA "LDZ apsardze" 2025. gadā par būtisku vides aspektu, kas saistīts ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku, tika izvirzīta bīstamo atkritumu veidošanās. 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 (infrastrukturā, 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

pozitīva ietekme   
 negatīva ietekme   
 Saskaņā ar [76.lpp.](#) attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



### Ar resursu izmantojumu un aprites ekonomiku saistītās rīcībpolitikas

Lai nodrošinātu efektīvu resursu pārvaldību, Koncernā kopš 2021. gada ir apstiprināta [Vides un energopārvaldības politika](#) (aktuālā redakcija apstiprināta 26.08.2025), kur viens no politikas pamatprincipiem atbildīga resursu izmantošana, kas ietver efektīvu enerģijas, ūdens, izejvielu, materiālu un citu resursu izmantošanu, samazinot atkritumu daudzumu un veicinot to atkārtotu izmantošanu un pārstrādi. Šī politika ir publiski pieejama VAS "Latvijas dzelzceļš" tīmekļa vietnē. Politikas viens no uzdevumiem – attiecībās ar sadarbības partneriem un iepirkumos – veicināt videi draudzīgu un energoefektīvu preču un pakalpojumu izvēli iepirkumos, prioritāti dodot zaļajiem publiskajiem iepirkumiem, kā arī aicināt sadarbības partnerus ievērot vides un energopārvaldības pamatprincipus. Politikā nav atsevišķi noteikta atkritumu hierarhijas<sup>78</sup> ievērošana, bet ir atsaucē uz atkritumu ilgtspējīgu apsaimniekošanu ar fokusu uz to pārstrādi un atkārtotu izmantošanu.

Atsevišķi SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" (tagad – SIA "LDZ CARGO") 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 CARGO" 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.

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

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

Katru gadu Koncerna uzņēmumi sagatavo vides aizsardzības un energoefektivitātes uzlabošanas plānus konkrētajam gadam. 2025. gada plānu ietvaros veiktās izmaksas un kapitālieguldījumu apmērs nebija nozīmīgi pret kopējo koncerna pamatdarbības izmaksu un kapitālieguldījumu apjomu.

VAS "Latvijas dzelzceļš" 2025. gadā vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 24 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.

SIA "LDZ CARGO" (t.sk. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss") 2025. gadā vides aizsardzības pasākumu plāna ietvaros īstenoja 30 pasākumus, kā, piemēram, gruntsūdens un grunts monitoringu, ģeoeoloģiskās izpēti, notekūdeņu analīzes, bīstamo atkritumu apsaimniekošanu u.c. pasākumus.

SIA "LDZ apsardze" 2025. 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 līdz plāna gada 15. janvārim. 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 atsūknešanu, piesārņojuma iekonservēšanu, utilizāciju u.c. veida pasākumus.





### Resursu izmantojuma un aprites ekonomikas mērķrādītāji

Koncernā nav noteikti konkrēti mērķi resursu izmantojuma un aprites ekonomikas jomā. Nepieciešamība tādos 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	2025.gads	Resursu veids
 Dzelzsbetona gulšņi lietoti (gab.)	19 383	13 148	10 616	<b>9 220</b>	Neatjaunīgs resurss
 Koka gulšņi un brusas lietoti (gab.)	556	883	1 197	<b>1 001</b>	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. Informācija par reciklēto komponentu, sekundāro starpproduktu un otrreizējo materiālu masu gan absolūtā, gan procentuālā izteiksmē netiek apkopota.

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

Materiāls	2022.gads	2023.gads	2024.gads	2025.gads	Mērvienība	Resursu veids
 Smiltis	2 709	7 439	5 795	<b>3 891</b>	tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Grants (dolomīta šķembas)	409	312	75	<b>18</b>	tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Granīta šķembas	26 015	36 812	29 440	<b>29 481</b>	tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Piesūcinātie ozolkoka gulšņi	818	1 048	1 287	<b>458</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Piesūcinātie skujkoka gulšņi	2 254	2 284	2 362	<b>818</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Pārmijas ozolkoka brusas	1 701	1 475	1 460	<b>578</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Pārmijas skujkoka brusas	3 068	3 160	2 010	<b>490</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Tiltu brusas (koka)	413	226	203	<b>505</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Dzelzsbetona gulšņi	1 516	10 671	14 841	<b>20 474</b>	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\*:

Materiāls	2024.gads	2025.gads	Mērvienība	Resursu veids
Frakcionēta smilts 0-10mm frakcija	61.5	78.7	tonnas	Neatjaunīgs resurss
Sijātā grants 0-32mm frakcija	-	40	m <sup>3</sup>	Neatjaunīgs resurss
Otrreizēji izmantots materiāls	2024. gads	2025. gads	Mērvienība	Resursu veids
Kauliņa druskas**	1.7	0.83	tonnas	Neatjaunīgs resurss



\* Koncerna sabiedrībās tiek izmantoti arī citi resursi, tostarp dažādas ķīmiskās vielas, taču tās patlaban netiek atsevišķi uzskaitītas.

\*\* Kauliņa druskas jeb drumstas 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.

	VAS "Latvijas dzelzceļš"				Koncernā	
	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2024. gads	2025. gads
 Iegūtā un izmantotā ūdens apjoms*, m <sup>3</sup>	76 415	75 808	71 058	<b>65 401</b>	115 055	<b>87 133**</b>
 Radīto un attīrīto notekūdeņu daudzums*, m <sup>3</sup>	88 163	86 541	81 278	<b>78 904</b>	120 708	<b>92 188**</b>

\* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

\*\* Iegūtā un izmantotā ūdens apjoma un radīto un attīrīto notekūdeņu daudzuma samazinājumus var skaidrot ar optimizācijas procesiem, kas notikuši 2025. gadā, t.sk. trīs koncerna meitas sabiedrību apvienošanās, kā arī pārvadāto kravu apjomu un ražošanas apjomu samazināšanos, telpu optimizāciju u.c. procesiem.

Ziņojumā netiek iekļauta informācija par ūdens un citu dabas resursu patēriņu vērtības ķēdē.

## 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 savākto atkritumu tālākā apstrādē (lai nodrošinātu precīzākas informācijas iegūvi klimata pārmaiņu sadaļai – sk. iepriekš). Arī šādu informāciju spēja nodrošināt tikai viens uzņēmums.



Koncerna darbības laikā radušos nebīstamo un bīstamo atkritumu apjoms\*:

VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncernā		
	2024. gads	2025. gads	2024. gads	2025. gads
Nebīstamo atkritumu daudzums, t	2769.18	2955.91	3627.17	3543.44
Nebīstamo atkritumu sadalījums pa apstrādes veidiem, t:	2769.18	2955.91	3627.17	3543.44
sagatavošana atkalizmantošanai	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
reciklēšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
sadedzināšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	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)	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	7.55	635.39	435.89
Bīstamo atkritumu sadalījums pa apstrādes veidiem, t:	17.09	7.55	635.39	435.89
sagatavošana atkalizmantošanai	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
reciklēšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
sadedzināšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
apglabāšana poligonos	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	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:

Atkritumu kategorijas	Rašanās veids	Atkritumu veids	Radītais daudzums, tonnās (2024. gads)		Radītais daudzums, tonnās (2025. gads)	
			VAS LDz	Koncernā	VAS LDz	Koncernā
Sadzīves atkritumi			2619.37	3038.33	2517.42	2745.18
Papīrs, kartons			0.09	1.31	-	11.54
Stikls			5.7	5.73	-	-
Koks	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi (ražošanas vai administratīvo procesu ietvaros)	Nebīstamie	28.14	28.14	-	-
Alumīnijs			0.01	0.01	-	-
Bioloģiskie atkritumi			-	-	2.66	2.66
Plastmasa			0.01	0.01	-	0.00
Būvniecības atkritumi			99.78	120.95	427.24	446.30
Azbestu saturoši būvmateriāli	Ēku un būvju likvidēšanas procesā	Bīstamie	4.68	4.68	3.44	3.44
Nolietotas riepas	Lietošanas gaitā vai ražošanas procesā	Nebīstamie	10.45	10.56	0.66	1.64
Eļļas filtri			5.57	5.57	-	2.07
Luminiscentās spuldzes un citi dzīvsudrabu saturoši atkritumi	Lietošanas gaitā		0.07	0.07	-	0.20
Absorbenti, filtru materiāli, slaucīšanas materiāls un aizsargtērpi, kas piesārņoti ar bīstamajām vielām	Ražošanas procesā		0.01	94.3	0.01	52.45
Dzīvsudrabu, citu bīstamo vielu saturošu apgaismes elementu, spuldžu utilizācija			0.11	0.11	0.13	0.13
Nešķīrotas baterijas un akumulatori	Lietošanas gaitā	Bīstamie	0.15	0.31	-	0.00
Citas motoreļļas, pārnesumu eļļas un smēreļļas			0.05	99.45	0.05	57.60
Bīstamās vielas saturoši tipogrāfijas krāsas atkritumi	Drukas iekārtu darbības rezultātā		1.6	1.6	-	-
Citas emulsijas	Gaisa kompresoru darbība		3.6	3.6	3.80	4.80
Naftas produktus saturoši atkritumi	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		1	329.2	-	216.48



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

Atkritumu kategorijas	Rašanās veids	Atkritumu veids	Radītais daudzums, tonnās (2024. gads)		Radītais daudzums, tonnās (2025. gads)	
			VAS LDz	Koncernā	VAS LDz	Koncernā
Organiskos šķīdinātājus vai citas bīstamas vielas saturoši krāsu un laku atkritumi			0.1	0.1	0.12	2.46
Bīstamos komponentus saturošas nederīgas elektriskās un elektroniskās iekārtas, kuras neatbilst 200121 un 200123 klasei	Enerģētikas infrastruktūras uzturēšana	Bīstamie	0.1	0.1	-	-
Nolietotie kabeli, kuri neatbilst 70410 klasei			0.06	0.06	-	-
Dator tehnika un biroja tehnika	Nolietotā, novecojusī vai bojātā tehnika		5.33	5.68	-	-
Maza izmēra iekārtas**	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		0.15	0.15	-	0.03
Liela izmēra atkritumi	Enerģētikas infrastruktūras uzturēšana	Nebīstamie	0.09	0.09	7.93	7.93
Metālapstrādes atkritumi	Pēc vagonu abrazīvas attīrīšanas		-	354.04	-	273.77
Svina akumulatori	Lietošanas gaitā		-	-	-	3.14
Oglu kvēpi, smagie pelni, izdedži un sodrēji	Smēde		-	1.58	-	0.60
Ielu tīrīšanas atkritumi	Pēc vagonu remonta		-	60.34	-	49.02
Nehlorētās minerālās moteoreļļas, pārnēsumu eļļas un smēreļļas	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		-	4.67	-	1.37
Koks, stikls vai plastmasa, kas sastāv no bīstamām vielām	Koka gulšņi	Bīstamie	-	38.96	-	27.32
Lietošanai nederīgs antifrīzs	Ražošanas procesā		-	2.07	-	0.64
Citur neminēti komponenti	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi (ražošanas vai administratīvo procesu ietvaros)	Nebīstamie	-	0.2	-	1.64
Citas nederīgas ķīmiskās vielas			-	-	-	0.48
Eļļas un ūdens atdalīšanas iekārtu naftas produkti			-	-	-	15.28
Bīstamas vielas saturoša augsne un akmeņi	Pēc vagonu mazgāšanas (cietā veidā)	Bīstamie	-	50.54	-	51.06
Laboratoriju ķīmiskās vielas, kuras sastāv no bīstamām vielām	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi (ražošanas vai administratīvo procesu ietvaros)		-	-	-	0.11
Nederīgas iekārtas, kuras satur citus bīstamus komponentus, nevis 160209, 160210, ...			0.06	0.06	-	0.01
Kopējais atkritumu apjoms, tonnās			2786.27	4262.56	2963.46	3979.33

\* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

\*\* Maza izmēra iekārtas (neviens ārējais izmērs nepārsniedz 50 cm), tai skaitā māsaimniecības preces, patērētāju iekārtas, gaismekļi, skaņas vai attēlus demonstrējošas iekārtas, elektriski un elektroniski instrumenti, monitoringa un kontroles instrumenti, automātiskie sadalītāji, un citas iekārtas. 137



### **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" (tagad – SIA "LDZ CARGO") 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 nomaina 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 darbījumbāzes modeli

2025. 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 2025. gada 31. decembrī bija 4 509 darbinieki, tostarp 2 959 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 841 valdošā uzņēmuma darbinieki (skaits 2025. 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	<p>    Sociālā aizsardzība darbiniekiem, caurspīdīga darba laika plānošana, attālināta darba iespējas, atbalsts ģimenēm ar bērniem</p>		
	<p>    Spēkā esošs koplīgums, aktīva sadarbība ar arodbiedrību un atbalsts dalībai tajā</p>	<p>   Koplīguma samērojamība ar uzņēmuma iespējām un reālo situāciju. Atsevišķu tā sadaļu attiecināmība tikai uz daļu darbinieku (arodbiedrības biedriem)</p>	<p>   Sekmīgs dialogs ar arodbiedrību, kopīgu risinājumu meklēšana problēmsituācijām (īpaši nozares mēroga izaicinājumiem)</p> <p>Koplīgums kā instruments būtisku darba attiecību jautājumu risināšanai sistēmiskā līmenī</p>
	<p>    Efektīva darba aizsardzības sistēma</p>	<p>   Jebkādu negadījumu vai nelaimes gadījumu ietekme uz uzņēmuma finansiālo situāciju un darbības nepārtrauktību</p> <p>Epidēmiju un citu ārkārtas notikumu izraisītas psihoemocionālas sekas</p>	
	<p>    Nozares ekonomiskās situācijas negatīvo izmaiņu ietekme uz darba devēja iespējām nodrošināt konkurētspējīgu atalgojumu, efektīvu motivācijas sistēmu, ilgtermiņā stabilu nodarbinātību un sociālo aizsardzību</p>	<p>   Paaugstināta darbinieku mainība, darba kvalitātes kritums un/vai nespēja piesaistīt jaunus, kvalificētus speciālistus. Iespējamās neapmierinātības eskalēšanās arodbiedrības līmenī</p>	
	<p>    Nepietiekami ieguldījumi darbinieku labbūtībā un efektīvā informācijas apritē visos Koncerna līmeņos</p>		<p>   Mūsdienīgas, ērtas, elastīgas darba vides attīstīšana un nodrošināšana darbiniekiem. Efektīvas iekšējās komunikācijas veicināšana</p>
	<p>    Uzsākta darba vides standarta izveide un iekšējās kultūras maiņas programma, kas ietver arī aktīvu komunikāciju visu līmeņu vadītāju un darbinieku starpā</p>		

pozitīva ietekme negatīva ietekme Saskaņā ar [76.lpp.](#) attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



Apakšjoma	Ietekme	Riski	Iespējas
Vienlīdzīga attieksme un iespējas visiem	Uzņēmumā ir nozares specifikai samērā augsts sieviešu īpatsvars (29%)		
	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 [76.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 iespējamiem 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.

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



Līdzvērtīgas prasības LDz plāno izvirzīt arī saviem sadarbības partneriem – 2025. gadā turpinājās darbs pie jaunas Sadarbības partneru ētikas kodeksa redakcijas izstrādes. Sīkāka informācija iekļauta sadaļā par vērtību ķēdē strādājošajiem ([158. 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 iekštīklā, ievietojot tajā aktuālo versiju ikreiz, kad tiek pagarināts esošais vai noslēgts jauns koplīgums.

Koncerna uzņēmumu **fizisko personu privātuma politika**, kas pieejama visiem darbiniekiem iekštīklā, 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, 2025. gada 4. martā LDzSA atpūtas bāzē “Virogna” notika LDz vadības, struktūrvienību vadītāju un darbinieku pārstāvju tikšanās, kuras laikā tika analizēta darba tirgus situācija, vidējās darba samaksas dinamika, reģionālās atšķirības, kritisko amatu nokomplektēšanas riski, kā arī infrastruktūras attīstības projektu un pasažieru kustības intensitātes ietekme uz darbinieku darba slodzi. Par prioritāti tika noteikti reģioni ar augstāko noslodzi un būtiskiem attīstības projektiem.

Pēc diskusijām un nepieciešamo korekciju veikšanas atalgojuma palielināšanas risinājumi tika atbalstīti gan no LDz vadības, gan darbinieku pārstāvju puses. Struktūrvienību vadītāji sadarbībā ar Personāla direkciju sagatavoja detalizētus projektus, un jaunās darba samaksas sistēmas izstrādē tika iesaistīti visu līmeņu vadītāji no visiem reģioniem, nodrošinot ilgtspējīgu, caurspīdīgu un vienoti piemērojamu atalgojuma modeli. 2025. gada pavasarī tika noslēgts darbs pie darba samaksas sistēmas iekšējās transformācijas, veicinot sistēmas pilnveidi un ilgtspējīgu attīstību.



## Procesi darbinieku iesaistei ietekmes jautājumos

VAS "Latvijas dzelzceļš" regulāri (vidēji reizi divos gados), iesaistot ārpalpojumu, 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 2025. gada beigās.

2025. gadā, turpinot stiprināt uz sadarbību, uzticamību un attīstību vērstu iekšējo kultūru Koncernā, katru mēnesi tika organizētas vadības un darbinieku tikšanās, kuru laikā vadība atklāti pārrunāja uzņēmuma aktualitātes, stratēģiskās attīstības virzienus, risināmos problēmjautājumus un citus būtiskus jautājumus. Tādējādi tika nodrošināta regulāra Koncerna vadības komunikācija ar darbiniekiem, sniedzot ikvienam iespēju uzdot jautājumus un saņemt skaidras atbildes. Vienlaikus, lai veidotu profesionālu un drošu darba vidi, Koncerna darbiniekiem tika organizētas lekcijas par komunikāciju, attiecībām un robežām komandās. Tāpat darbinieki tiek aicināti droši ziņot par nepieņemamu rīcību vai iespējamiem pārkāpumiem – gan tieši, vēršoties pie valdes, gan izmantojot iekšēji pieejamo ziņošanas formu.

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 pārstāvot 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 ([97.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 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

2025. 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.

Lai sekmētu vienotu izpratni un rīcību, un izaugsmes iespējas, kopš 2024. gada Koncernā ir **ieviesta mērķu noteikšanas sistēma**, kaskadējot mērķus no valdei noteiktajiem rezultativajiem 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 līdz 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 koriģējami, 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.

2024. gada 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 virzienu "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.

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

Stratēģiskie virzieni	Darbības rādītāji	Sasniedzamā vērtība			
		2024.		2025.	
		Plāns	Izpilde	Plāns	Izpilde
	Darbinieku apmierinātības vērtējums, % (stratēģijā plānotais)	80%		80%	
Ilgtspēja un cilvēkkapitāls	Darbinieku apmierinātības vērtējums, % (faktiski plānotais un izpilde)	76% (budžetā plānotais)	Netika veikts darbinieku apmierinātības pētījums	76% (budžetā plānotais)	74%
	Ilgtspējas indekss, līmenis	Zelts	Platīns	Zelts	Platīns*

\* 2025. gadā netika organizēts Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta Ilgtspējas indeksa novērtējums, tāpēc par aktuālo rezultātu ir uzskatāms 2024. gadā iegūtais "Platīna" kategorijas novērtējums

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 rīcībspolitiku un konkrētu darbību efektivitāti. 2025. gadā veiktā darbinieku apmierinātības un iesaistes pētījuma rezultāti rāda, ka kopējais apmierinātības rādītājs Koncernā "Latvijas dzelzceļš" sasniedz 74 punktus, kas ir zemāk par stratēģijā noteikto mērķi – 80 punktiem. Atšķirība skaidrojama ar to, ka stratēģija tika izstrādāta periodā pirms būtiskām strukturālām pārmaiņām dzelzceļa nozarē. Pēdējo gadu laikā Koncerns ir darbojies paaugstinātas nenoteiktības apstākļos, ko raksturo nozares transformācija, organizatoriskās pārmaiņas, procesu un funkciju pārskatīšana, kā arī darbinieku skaita un lomu izmaiņas, kas ietekmējušas darbinieku drošības sajūtu un nākotnes perspektīvu uztveri. Vienlaikus pētījuma rezultāti apliecina, ka, neraugoties uz pārmaiņu radītajiem izaicinājumiem, darbinieku apmierinātības līmenis kopumā ir saglabājies vidēji augsts un stabils, īpaši tādās jomās kā savstarpējā sadarbība, darba saturs un attiecības ar tiešo vadītāju, kas norāda uz organizācijas noturību un darbinieku profesionālo iesaisti arī pārmaiņu periodā.

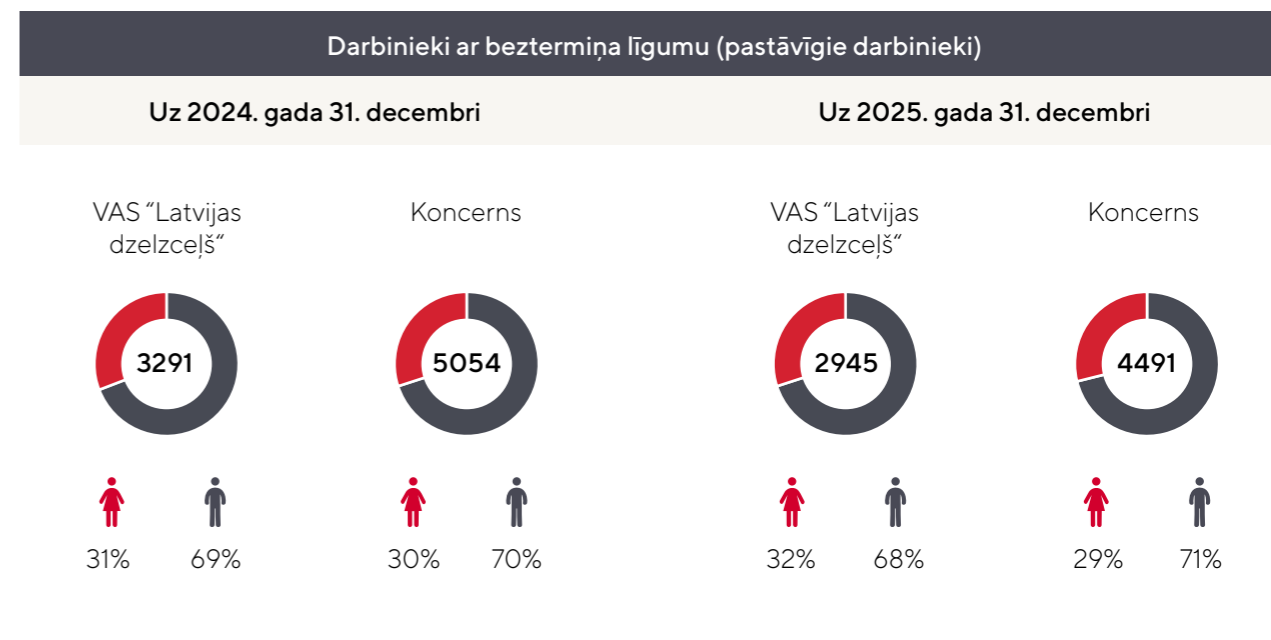
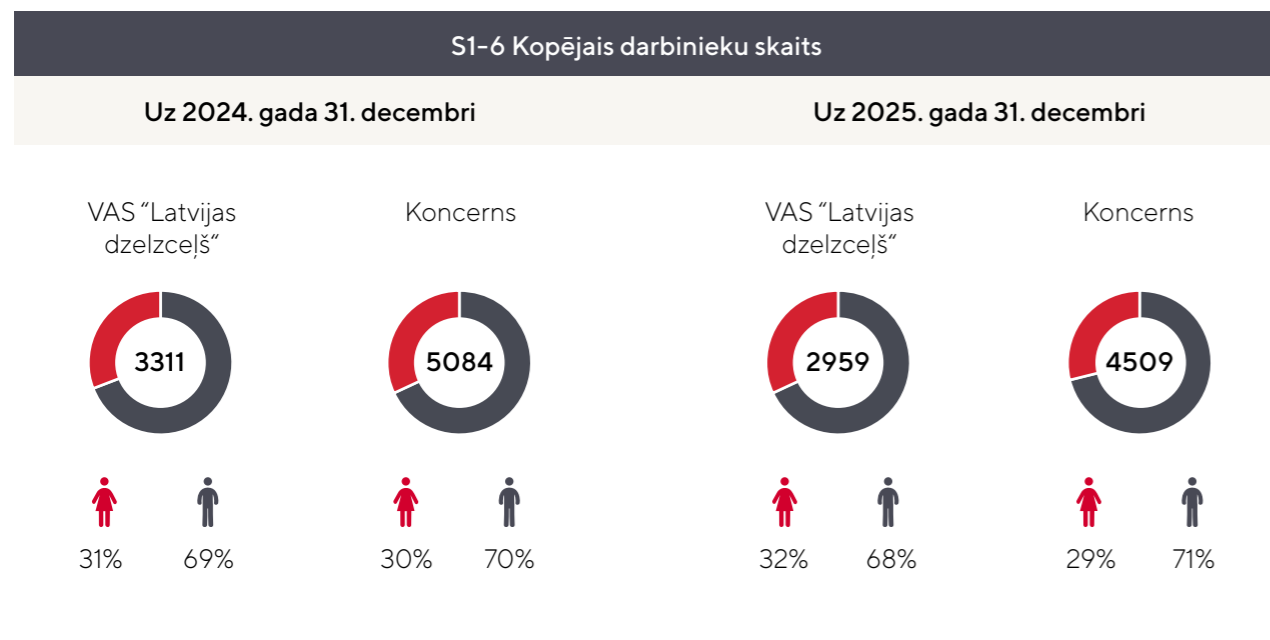
Mērķa noteikšanā netiek iesaistīti visi darbinieki, tomēr ievērojams skaits augstākā līmeņa speciālistu tiek iesaistīti katra perioda vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādē, tādējādi izvirzītais mērķrādītājs ikvienā jomā – tostarp attiecībā uz darbinieku apmierinātību – tiek identificēts, noteikts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

Citi 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.



### 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.



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



Darbinieki ar terminētu līgumu (pagaidu darbinieki)

Uz 2024. gada 31. decembri

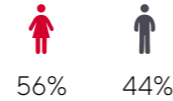
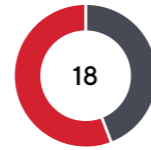
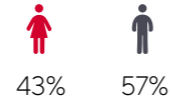
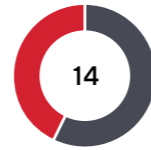
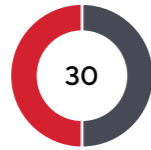
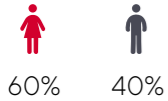
Uz 2025. gada 31. decembri

VAS "Latvijas  
dzelzcešs"

Koncerns

VAS "Latvijas  
dzelzcešs"

Koncerns



Uz 2024. gada 31. decembri

Uz 2025. gada 31. decembri



Darbinieki,  
kuriem nav  
garantētas  
darba stundas

0

VAS "Latvijas  
dzelzcešs"

0

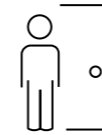
Koncerns

0

VAS "Latvijas  
dzelzcešs"

0

Koncerns



Darba attiecības  
izbeigušo  
darbinieku skaits

711

VAS "Latvijas  
dzelzcešs"

1228

Koncerns

549

VAS "Latvijas  
dzelzcešs"

854

Koncerns



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

19,7

VAS "Latvijas  
dzelzcešs"

20,5\*\*

Koncerns

17,5

VAS "Latvijas  
dzelzcešs"

17,8


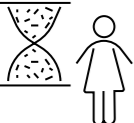
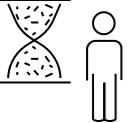
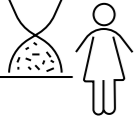
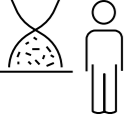
Koncerns

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

\* Saskaņā ar LDz SAP sistēmas personālvadības modulī pieejamo informāciju.

\*\* Koriģēts (kā ziņots 2024. gada ilgtspējas ziņojumā: 16.5%. 2025. gadā ir veikts atkārtots aprēķins Koncerna darbinieku mainībai 2024. gadā. Korekcijas veiktas metodoloģijas precizēšanas nolūkā, lai nodrošinātu datu salīdzināmību starp ziņojuma periodiem. Dati nav ārēji verificēti.



		Uz 2024. gada 31. decembri		Uz 2025. gada 31. decembri	
	<b>Darbinieku skaits pēc nodarbinātības veida (pilna un nepilna darba laika), pēc dzimuma</b>	<b>3311</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>5084</b> Koncerns	<b>2959</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>4509</b> Koncerns
	<b>Pilna laika darbinieki, sievietes</b>	<b>1034</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>1522</b> Koncerns	<b>941</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>1276</b> Koncerns
	<b>Pilna laika darbinieki, vīrieši</b>	<b>2267</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>3537</b> Koncerns	<b>2015</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>3059</b> Koncerns
	<b>Nepilna laika darbinieki, sievietes</b>	<b>2</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>5</b> Koncerns	<b>1</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>31</b> Koncerns
	<b>Nepilna laika darbinieki, vīrieši</b>	<b>8</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>20</b> Koncerns	<b>2</b> VAS "Latvijas dzelzceļš"	<b>143</b> Koncerns

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



Dažādības rādītāji augstākās vadības līmenī

		VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
		Uz 2024. gada 31. decembri	Uz 2025. gada 31. decembri	Uz 2024. gada 31. decembri	Uz 2025. gada 31. decembri
	<b>Augstākās vadības dzimuma struktūra</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>52</b>	<b>40</b>
	sievietes, skaits	10	4	18	9
	sievietes, %	42%	24%	35%	23%
	vīrieši, skaits	14	13	34	31
	vīrieši, %	58%	76%	65%	78%
	<b>Augstākās vadības vecumu struktūra</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>52</b>	<b>40</b>
	Mazāk par 30 gadiem	0	0	1	0
	No 30 līdz 50 gadiem	16	11	28	21
	Vecāki par 50 gadiem	8	6	23	19

\* 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.



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

### Ārštata darbinieku raksturojums

		VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
		Uz 2024. gada 31. decembri	Uz 2025. gada 31. decembri	Uz 2024. gada 31. decembri	Uz 2025. gada 31. decembri
	Ar darba līgumu jeb darbinieki, skaits	3311	2959	5084	4509
	Ar darba līgumu jeb darbinieki, %	99.6%	99.6%	99.3%	99.2%
	Citas darba tiesisko attiecību formas/ ārštata darbinieki (galvenokārt uz uzņēmuma līguma pamata), skaits	12	12	35	37
	Citas darba tiesisko attiecību formas/ ārštata darbinieki, %	0.4%	0.4%	0.7%	0.8%

\* 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.

### Kopīgums 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. 2026. 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 (brilļu) 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. 2025. gadā tas bija 740 eiro mēnesī. LDz ievēro šo sliekšni, un nevienam darbiniekam netiek maksāts mazāk par minimālo atalgojumu.



## Atalgojuma rādītāji

Raugoties atalgojuma atšķirību griezumā, secināms, ka vidēji Koncernā vīriešu un sieviešu atalgojuma atšķirība ir zem ES vidējā rādītāja (saskaņā ar Eiropas Savienības datiem vidējā atalgojuma plaša dzimumu griezumā ES ir 13%<sup>82</sup>).

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	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.	2025.	2024.	2025.
Vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirība*	4%	3%	9%	12%
Visaugstāk atalgotā darbinieka gada kopējā atalgojuma attiecība pret visu darbinieku kopējā gada atalgojuma mediānu**	421%	448%	275%	304%

\* Aprēķināta, balstoties uz vidējās LDz strādājošo vīriešu stundas atalgojuma likmes bruto (tostarp iekļaujot visas piemaksas, prēmijas u.c.) 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.

<sup>82</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement\\_24\\_5806](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_24_5806)

## Sociālā aizsardzība, tostarp saistībā ar ģimenes apstākļiem

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 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, 2025. gadā iespējas izmantot ar ģimenes apstākļiem saistītus atvaļinājumus izmantojuši 1259 Koncerna darbinieki, no tiem 978 ir LDz darbinieki:

Darba un privātās dzīves līdzsvara rādītāji	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.	2025.	2024.	2025.
Darbinieku īpatsvars, kuriem ir tiesības izmantot atvaļinājumus ģimenes apstākļu dēļ*, %	100%	100%	100%	100%
Darbinieku īpatsvars, kuri devās atvaļinājumā ģimenes apstākļu dēļ**, %	38%	33%	36%	28%
sievietes, %	34%	34%	39%	33%
vīrieši, %	66%	66%	61%	67%

\* 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.






### 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.

		VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
Apmācības un prasmju pilnveides rādītāji		2024.	2025.	2024.	2025.
	Darbinieku īpatsvars, kuri piedalījušies regulāros karjeras izvērtēšanas pasākumos*	17%	12%	13%	11%
	Darbinieku īpatsvars, kuri piedalījušies apmācībās**	78%	81%	63%	63%
	sievietes, %	32%	29%	28%	26%
	vīrieši, %	68%	71%	72%	74%
	Vidējais apmācības stundu skaits uz 1 darbinieku***, h	8	10	10	19****
	vidējais apmācību stundu skaits sievietēm	5	5	5	17
	vidējais apmācību stundu skaits vīriešiem	9	13	7	19

\* Procentos no visiem darbiniekiem

\*\* Procentos no visiem darbiniekiem

\*\*\* 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.

\*\*\*\* Vidējais apmācības stundu skaits uz vienu darbinieku pieaugums skaidrojams ar biežāku darbinieku apmācību īstenošanu, kā arī koncerna darbinieku skaita samazinājumu šajā periodā salīdzinot ar iepriekšējo gadu.



## Darba aizsardzība

Ņemot vērā, ka lielākajai daļai 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 atkārtošanos nākotnē.

	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.	2025.	2024.	2025.
<b>Darba aizsardzības rādītāji</b>				
Pašu personāls, uz kuriem attiecas darba aizsardzības pārvaldības sistēma*	3311	2959	5084	4509
darbinieki, %	100%	100%	100%	100%
Nāves gadījumu skaits ar darbu saistītu traumu un slimību rezultātā**	0	0	0	0
darbinieki, %	0	0	0	0
citi, kas strādā uzņēmuma objektos, %	0	0	0	0
Reģistrējamo ar darbu saistīto nelaimes gadījumu skaits***	5	4	7	7
darbinieki, %	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
Attiecībā uz uzņēmuma darbiniekiem – reģistrējamo ar darbu saistīto slimības gadījumu (t.i., arodslimību) skaits***	11	6	13	22
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	165*****	831	188

\* 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.

\*\*\*\*\* Zaudēto darba dienu skaita samazinājums saistīts ar to, ka 2025. gadā reģistrētās traumas pārsvarā ir bijušas ar salīdzinoši vieglu ietekmi uz veselību, attiecīgi darbnespējas un zaudēto darba dienu skaits ir bijis mazāks nekā 2024. gadā.

Dati nav ārēji verificēti.



### Incidenti, sūdzības un nopietna ietekme uz cilvēktiesībām

Saskaņā ar 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. 2025. gadā ir bijuši 2 šādi gadījumi.

Rādītāji par incidentiem, sūdzībām un nopietnu ietekmi uz cilvēktiesībām	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.	2025.	2024.	2025.
Kopējais diskriminācijas (arī aizskaršanas) incidentu skaits, par kuriem ziņots pārskata periodā	0	2*	0	2*
Sūdzību skaits, kas iesniegtas, izmantojot kanālus, kuros pašu personāls var paust savas bažas	0	2	0	2
Sūdzību skaits, kas iesniegtas ESAO daudznacionālo uzņēmumu valsts kontaktpunktam	0	0	0	0
Saistībā ar iepriekš atklātajiem incidentiem un sūdzībām piemērotais naudas sods, sankcijas un kaitējuma atlīdzības	0	0	0	0
Nopietnu cilvēktiesību incidentu skaits saistībā ar uzņēmuma personālu pārskata periodā	0	1	0	1
Saistībā ar tiem piemērotais naudas sods, sankcijas un kaitējuma atlīdzības	0	0	0	0

\* 2025. gadā VAS "Latvijas dzelzceļš" tika reģistrēti divi ar cilvēktiesībām saistīti incidenti (2024. gadā - 0). Konstatētie gadījumi tika izmeklēti un izvērtēti atbilstoši LDz iekšējām procedūrām un tika īstenoti pasākumi cilvēktiesību ievērošanas nodrošināšanai un pilnveidei. Ņemot vērā minēto, šie incidenti neietekmē VAS "Latvijas dzelzceļš" un Koncerna atbilstību ES Taksonomijas minimālo sociālo aizsargpasākumu kritērijiem.



## VĒRTĪBAS ĶĒDES DARBINIEKI

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

2025. gadā īstenotas 336 iepirkuma procedūras (15 – Koncerna, 295 – VAS LDz un 26 – LDz atkarīgo sabiedrību), bet papildu preču un pakalpojumu iegādes, kuru organizēšanai nav nepieciešama iepirkumu procedūra vai LDz noteiktās procedūras zemsliedzība iepirkuma vai tirgus izpētes 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 utt. 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 tiecīgs apzināt piegādātāju uzņēmumos strādājošo viedokli par viņu darba apstākļiem, taču nodrošina atbilstošu uzraudzību drošības aspektos. Sīkāk skatīt sadaļā par rīcībpoliticām – tostarp satiksmes drošības risku uzraudzības pasākumiem, kas ietver arī ar piegādātāju darbiniekiem saistīto satiksmes drošības risku pārvaldību.

Ņemot 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). Ņemta 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 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)	

pozitīva ietekme  
 negatīva ietekme  
 Saskaņā ar [76.lpp.](#) attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



### 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). 2025. gadā turpinājās darbs pie jaunas Sadarbības partneru ētikas kodeksa redakcijas izstrādes, kas aptvers 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 paredzēs, ka piegādātāji apņemas šos principus ievērot uzņēmuma līmenī, informēt savus darbiniekus, kā arī pēc iespējas ieviest savā piegādes ķēdē.

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, 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

Koncerna **Sadarbības partneru ētikas pamatprincipi** paredz un arī jaunais Sadarbības partneru ētikas kodekss paredzēs 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 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 darbiniekiem 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

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 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 apētīti vai citiem aspektiem.



## SKARTĀS KOPIENAS

**Ar skartajām kopienām saistītu ietekmes, risku un iespēju faktoru mijiedarbība ar stratēģiju un darbīmdarbības 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 [175. 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 [164. 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	Apkārtnējās 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)	Sabiedrības izglītošana, informēšana par drošību dzelzceļa tuvumā
		Terorisms / trešo pušu (tostarp arī dažādu netīšu ārēju apstākļu) radīts apdraudējums	Visaptveroša krīzes vadības procesa ieviešana, kas ietver sabiedrības informēšanas, pēcanalīzes (t.sk., risku analīzes, zaudējumu aprēķināšanas, izmaiņu reālajās procedūras veikšanas u.c.) procesus

pozitīva ietekme  
 negatīva ietekme  
 Saskaņā ar [76.lpp.](#) attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



## Ar skartajām kopienām saistītas rīcībpolitikas

Satiksmes drošības jautājumi tiek pārvaldīti saskaņā ar Koncerna iekšējiem normatīvajiem aktiem, kas sīkāk aprakstīti [175. 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 Tehniskās ekspluatācijas direkcija, bet valdes līmenī par šo jomu līdz ar pārējām vides ietekmes jomām līdz brīdim, kad tiks ievēlēts jauns valdes loceklis vai izdarīti grozījumi Valdes reglamentā ir atbildīgs 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 / Šķīrotavas 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 atbilstošākos risinājumus drošai dzelzceļa šķērsošanai noteiktā vietā), pēc nepieciešamības tiek organizētas tikšanās un apspriedes ar iedzīvotājiem. Piemēram, 2025. gada augustā LDz pārstāvji tikās ar Čiekurkalna un Teikas apkaimju iedzīvotājiem, lai risinātu gājēju pārejas drošības uzlabošanas jautājumus. Sarunu rezultātā tika īstenots nestandarta risinājums, kas, neiesaistot būtiskus finanšu resursus, uzlaboja gājēju pārejas drošību, īpašu uzmanību pievēršot sākumskolas vecuma bērniem.

2025. gadā LDz aktīvi sadarbojas ar pašvaldībām, lai kopīgi pilnveidotu dzelzceļa infrastruktūras pieejamību, drošību un veicinātu tās attīstību. Viens no nozīmīgākajiem šobrīd īstenotajiem projektiem ir Eiropas Savienības fondu investīciju programma “Stacija 2.0”, kas sniedz iespēju pašvaldībām piesaistīt finansējumu iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanai, izbūvējot ērtus un drošus sabiedriskā un privātā transporta savienojuma jeb mobilitātes punktus pie dzelzceļa stacijām. LDz uzrunāja un aicināja pašvaldības iesaistīties programmā “Stacija 2.0”, lai tās ietvaros pie dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem tiktu izveidoti mobilitātes risinājumi. Programmas ietvaros tika organizētas tiešsaistes tikšanās ar 16 pašvaldībām, nodrošinot atbalstu 40 staciju un pieturas punktu projektu pieteikumu sagatavošanā, tostarp arī, piemēram, Gulbenes novada pašvaldībai. LDz pārstāvji piedalījās arī Sarunu festivālā LAMPA, kas norisinājās 20. un 21. jūnijā, informējot apmeklētājus gan par LDz īstenotajiem modernizācijas projektiem, gan pašvaldību iespējām programmas “Stacija 2.0” ietvaros.

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 Tehniskās ekspluatācijas 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 Komerccarbības 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 tika uzsākta projekta īstenošana un **2025. gada septembrī Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija pieņēma ekspluatācijā izbūvēto prettrokšņa barjeru akustiskajā diskomforta zonā "Ķengarags"**. Paredzēts, ka 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).

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. 2025. gada investīciju plānā attiecīgajiem darbiem tika novirzīti 22.83 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.

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.





Tāpat iepriekšējos gados periodiski ir notikušas sarunas ar dažādām Latvijas pašvaldībām, rosinot izvērtēt, kad atļaut jaunas būvniecības attīstību dzelzceļa tuvumā un kad ne, – tādējādi jau savlaicīgi domājot par to, vai dzelzceļa radītais troksnis neradīs diskomfortu jauno ēku iemītniekiem.

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 [175. 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](mailto:uzzinas@ldz.lv). Ikviens saņemtais pieteikums tiek izskatīts un lemts par tālāko rīcību. 2025. gadā ir saņemti pieteikumi, kas skar, piemēram, traucētu dzelzceļa pārbrauktuvi 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 atbildžu 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. 2025. gadā Latvijas Dzelzceļa muzejs svinēja savas pastāvēšanas 31 gadu vēsturi, aicinot apmeklētājus uz jubilejas pasākumiem – piemēram, [Perona svētkiem](#), kas muzeja teritorijā Rīgā, Uzvaras bulvārī 2A norisinājās 2025. gada augustā un ko saskaņā ar muzeja apkopoto informāciju apmeklēja vairāk nekā 760 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 [183. 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 līdz to izpildei. Izņemot Ķengaraga apkaimē būvējamo prettrokšņa barjeru, precīzas izmaksas pārējiem pasākumiem nav noteiktas.

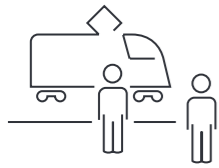
Veicot trokšņa līmeņa kartēšanu un rīcības plāna izstrādi nākamajam periodam (pēc 2028. gada, kad noslēgsies esošā Rīcības plāna īstenošana), tiks novērtēta veikto pasākumu efektivitāte. Kā iepriekš minēts, pasākumu efektivitāte nav atkarīga tikai no to īstenošanas LDz pusē, bet arī no pārvadājumu intensitātes pa dzelzceļa infrastruktūru kopumā.



## PATĒRĒTĀJI UN TIEŠIE LIETOTĀJI

### Ar patērētājiem un tiešajiem lietotājiem saistītu ietekmes, risku un iespēju faktoru mijiedarbība ar stratēģiju un darījumdarbības 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”). 2025.gadā pasažieru pārvadājumu apjoms sasniedza 21,3 milj. pasažieru, kas ir par 9,8% 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 2025. 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”. Koncerna uzņēmums SIA “LDZ CARGO” nodrošina kravu pārvadājumus, to plānošanu, efektīvāko risinājumu piemeklēšanu konkrēta klienta vajadzībām, plāno vagonu parka sastāvu un pieejamību dažāda veida kravu pārvadājumu veikšanai, kā arī 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 55,65 milj. tonnu gadā līdz 9,45 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 dzelzceļa pamatdarbību nesaistītu pakalpojumu tiešie un netiešie klienti.** LDz nodrošina elektroenerģijas piegādi kopumā 5349 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 4179 elektroenerģijas lietotāji ir privātpersonas, savukārt 409 elektroenerģijas lietotāji ir juridiskas personas. Pakalpojuma saņēmēji ir gan fiziskas, gan juridiskas personas. LDz arī iznomā nekustamo īpašumu juridiskām un fiziskām personām. Tāpat SIA “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 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 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 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 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).





Apakšjoma	Ietekme	Riski	Iespējas
Ar informāciju saistīta ietekme uz patērētājiem un/vai tiešajiem lietotājiem	Klientu datu apstrāde (t.sk., uzziņu dienesta, uzņēmumu tiešo klientu, videonovērošanas datu u.c.), ievērojot privātuma prasības	Klientu personas datu tīšas vai netīšas noplūdes var radīt ietekmi uz uzņēmumu	
	Nepietiekama savlaicīgas un kvalitatīvas informācijas, t.sk., ārkārtas gadījumos, nodrošināšana	Reputācijas riski, kas saistīti ar informācijas savlaicīgu un/vai pilnīgu nenodrošināšanu	
Patērētāju un/vai tiešo lietotāju personiskā drošība	Rūpes par drošību dzelzceļa tuvumā – tostarp izglītojošas kampaņas, drošības risinājumi, īpaši darbs ar jauniešiem, kā arī citām sabiedrības grupām	Negadījumi, letāli negadījumi un to sekas	
Patērētāju un/vai tiešo lietotāju sociālā iekļaušana	Pakalpojumu pieejamība, plašs Latvijas teritorijas pārklājums		
	Pārvadātāju nediskriminēšana attiecībā uz piekļuvi infrastruktūrai	Konkurences tiesību iespējamie pārkāpumi	Izpratnes veicināšana Koncerna ietvaros par godīgas konkurences jautājumiem
	Vides piekļūstamības nepietiekama nodrošināšana, kas ierobežo potenciālo dzelzceļa pasažieru (Koncerna netiešo klientu) loku un mobilitātes iespējas	Ierobežoti resursi vides pieejamības sekmēšanai, kas var radīt reputācijas risku	Vides pieejamības aspektu integrēšana visos jau notiekošos projektos, kuri ir saistīti ar pasažieru infrastruktūru. Izstrādātā universālā dizaina standarta straujāka ieviešana vismaz “programmas minimums” apjomā visās stacijās un pieturas punktos
	Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarta ieviešana praksē, būtiski uzlabojot piekļūstamību		Koncerna kompetencē esošu darbību veikšana, lai sekmētu plašāku dzelzceļa izmantošanu sabiedrības ikdienas mobilitātē (pasažieri) un saimnieciskajā darbībā (kravu pārvadājumi)

pozitīva ietekme negatīva ietekme Saskaņā ar [76.lpp.](#) attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



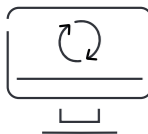
## Ar patērētājiem un tiešajiem lietotājiem saistītas rīcībpolitikas

Lai pārvaldītu būtiskākos ietekmes, riska un iespēju faktoros attiecībā uz patērētājiem un tiešajiem lietotājiem, Koncerna vai atsevišķu uzņēmumu līmenī ir izstrādāti un apstiprināti šādi dokumenti:



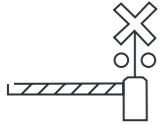
– Datu apstrādes / privātuma jomā:

- **“Latvijas dzelzceļš” Koncerna fizisko personu datu aizsardzības politika** (aktuālā redakcija apstiprināta ar LDZ padomes 21.02.2025. 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** (aktuālā redakcija apstiprināta ar LDz valdes 06.01.2026. 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;



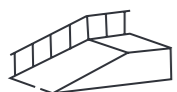
– Informācijas aprites jomā LDz nav vienotas rīcībpolitikas, taču atsevišķās jomās ir izstrādāti dokumenti, kas nosaka informācijas nodošanas kārtību un tās pieejamību sabiedrībai:

- **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 direkcijai, 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 [183.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 darbuuzņēmējiem 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 [183.-184.lpp.](#));
- **VAS “Latvijas dzelzceļš” satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēma** (aktuālā redakcija apstiprināta ar LDz valdes priekšsēdētāja 02.12.2025. 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 2025. gadā aktualizēts **Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts** (aktuālā redakcija apstiprināta ar LDz valdes 09.04.2025. 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 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 **pārvaldītājiem un citiem dzelzceļa infrastruktūras lietotājiem vai sadarbības partneriem nepieciešamā informācija ik gadu tiek aktualizēta un publicēta Tīkla pārskatā** – saskaņā ar ārējā regulējuma prasībām Tīkla pārskatā ietvertā informācija par infrastruktūras pieejamību, aprīkojumu, jaudu utt. tiek publicēta divus gadus uz priekšu, t.i., šī ziņojuma sagatavošanas laikā ir aktuāls [Tīkla pārskats 2027. gadam](#), kas apstiprināts ar 16.12.2025. 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” (tagad – SIA “LDZ CARGO” Ražošanas departaments) un [SIA “LDZ apsardze”](#) – ISO 9001), to ietvaros ir izstrādājušas arī **klientu apkalpošanas principus**. 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 pārnesei no autotransporta uz klimatam 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.



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 (piekļuvu 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:

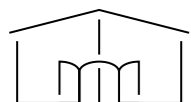


#### Aptaujas

- **Tiešo klientu aptaujas**, kurās VAS “Latvijas dzelzceļš”, SIA “LDZ CARGO” 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.

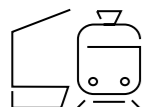


2025. gadā veiktā vilcienu pasažieru apmierinātības pētījuma rezultāti liecina, ka:



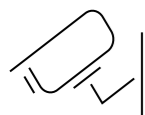
56%

aptaujāto dzelzceļa pasažieru ir drīzāk apmierināti vai pilnīgi apmierināti ar staciju ēku izskatu, tīrību, tehnisko stāvokli un aprīkojumu (2024. gadā - 61%).



64%

ir drīzāk apmierināti vai pilnīgi apmierināti ar perona vai pieturas izskatu, tīrību, tehnisko stāvokli un aprīkojumu (2024. gadā - 64%).



68%

respondentu, atrodoties dzelzceļa stacijā vai pieturā, jūtas droši par sevi, savu veselību un savu mantu (2024. gadā - 67%).



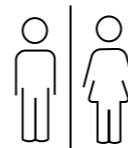
73-76%

ir apmierināti gan ar pārvietošanās (navigācijas) zīmēm un norādēm stacijā un uz perona, gan operatīvās informācijas pieejamību staciju skaļruņos vai tablo (2024. gadā - 75-76%).



52%

respondentu norādījuši, ka ir apmierināti ar velosipēdu novietnēm (2024. gadā 49%), taču šajā jautājumā ļoti lielam skaitam respondentu (gandrīz trešajai daļai jeb 30%) nav bijis viedokļa (2024. gadā - 29%), līdz ar to var pieņemt, ka viņi ar velosipēdu nepārvietojas un jautājums šai respondentu daļai nav aktuāls.



39%

norādījuši, ka ir apmierināti ar labierīcībām un to pieejamību stacijās (2024. gadā - 45%), 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.



41%

respondentu šajā jautājumā nav viedokļa (2024. gadā - 37%), kas atkal norāda uz to, ka šiem pasažieriem jautājums varētu nebūt aktuāls.

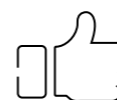
42%

norādījuši, ka ir drīzāk apmierināti vai apmierināti ar pakalpojuma kvalitāti (2024. gadā - 42%).

18%

nav apmierināti (2024. gadā - 21%).

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 - Aizkraukles līnijas pasažieriem (2024. gadā arī pozitīvāks viedoklis bija Jelgavas līnijas pasažieriem, savukārt kritiskākais - 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;



VISPĀRĪGĀ  
INFORMĀCIJA

VIDE

SOCIĀLIE ASPEKTI

PĀRVALDĪBA

BŪTISKĀKIE ILGTSPĒJAS  
ZIŅOJUMĀ IEKĻAUTIE DATI

NEATKARĪGA REVIDENTA  
APLIECINĀJUMA  
ZIŅOJUMS



### Klātienes vai attālinātas individuālas vai nozaru tikšanās

Klātienes vai attālinātas tikšanās, kas norisinās pēc nepieciešamības, lai pārrunātu būtiskus sadarbības jautājumus. Piemēram, LDz organizēja tikšanās ar pašvaldību pārstāvjiem, lai pārrunātu dzelzceļa infrastruktūras pieejamības un drošības uzlabošanas iespējas, tostarp Eiropas Savienības fondu investīciju programmas “Stacija 2.0” ietvaros, kas sniedz iespēju pašvaldībām piesaistīt finansējumu iedzīvotāju mobilitātes uzlabošanai, izbūvējot sabiedriskā un privātā transporta savienojuma (mobilitātes) punktus pie dzelzceļa stacijām un pieturas punktiem. Tā rezultātā tika organizētas 16 tikšanās ar pašvaldībām, nodrošinot atbalstu 40 staciju un pieturas punktu projektu pieteikumu sagatavošanā;



### Kopprojekti

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 iesaistījusies Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarta izstrādē (sīkāk skatīt [176. lpp.](#)). Šajā jomā komunikācija un iesaiste bieži notiek pirms projektu īstenošanas, lai savlaicīgi projektos paredzētu nepieciešamos risinājumus vai izmaiņas;



### Augsta līmeņa tikšanās starptautiskā līmenī

Augsta līmeņa tikšanās starptautiskā līmenī – ņemot vērā, ka kravu pārvadājumu un ritošās 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

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. Nelaiemes gadījumu izmeklēšana liecina, ka daļa no tiem ir cilvēki, kas apzināti izvēlējušies šādu bojāeju, taču ar daļu cietušo nelaiemes gadījumi notiek neuzmanības dēļ – īpaši jaunāki cilvēki bieži skatās viedtālruņos, klausās austiņās mūziku, valkā apģērbus ar kapucēm, kas aizsedz skatu un ierobežo dzirdamību, utt. 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 nelaiemes 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. **2025. gadā LDz drošības eksperti ir novadījuši drošības stundas 336 klasēs 54 skolās 29 Latvijas pilsētās, par drošu uzvedību dzelzceļa tuvumā apmācot 5 953 skolēnus.** Papildus tam LDz eksperti ir piedalījušies skolu un pilsētu organizētos pasākumos, kas veltīti drošības jautājumiem, kā arī sarunu festivālā “Lampa”, kur kopā ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem diskutēja par drošu dzelzceļa satiksmi. Vienlaikus drošības stundas un sarunas par drošu uzvedību dzelzceļa tuvumā tiek integrētas arī Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja aktivitātēs, ko pārvalda LDz.

Minētajiem iesaistes kanāliem un mehānismiem nav noteikts viens atbildīgais. Piemēram, par komunikāciju ar sabiedrību (t.sk., apkaimēm, skolām, nevalstiskajām organizācijām utt.) un par starptautisko pasākumu un tikšanos plānošanu visbiežāk ir atbildīga LDz Komerccdarbības 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 problēmjautājumus 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 pārvadājumu 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 [uzzin@ldz.lv](mailto:uzzin@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.

2025. gadā LDz Klientu servisa centrs ir saņēmis klientu jautājumus par tādām tēmām kā:



pārbrauktuvju darbība



LDz nekustamo īpašumu apsaimniekošanas problēmjaudājumi (piemēram, nenotīrītas taciņas ziemā)



uzziņas par vilcienu kustības grafiku



pakalpojumu pieteikšana pasažieriem ar īpašām vajadzībām un problēmjaudājumiem saistībā ar šo pakalpojumu



LDz informācijas sistēmu darbības problēmjaudājumi



drošības jautājumi

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.

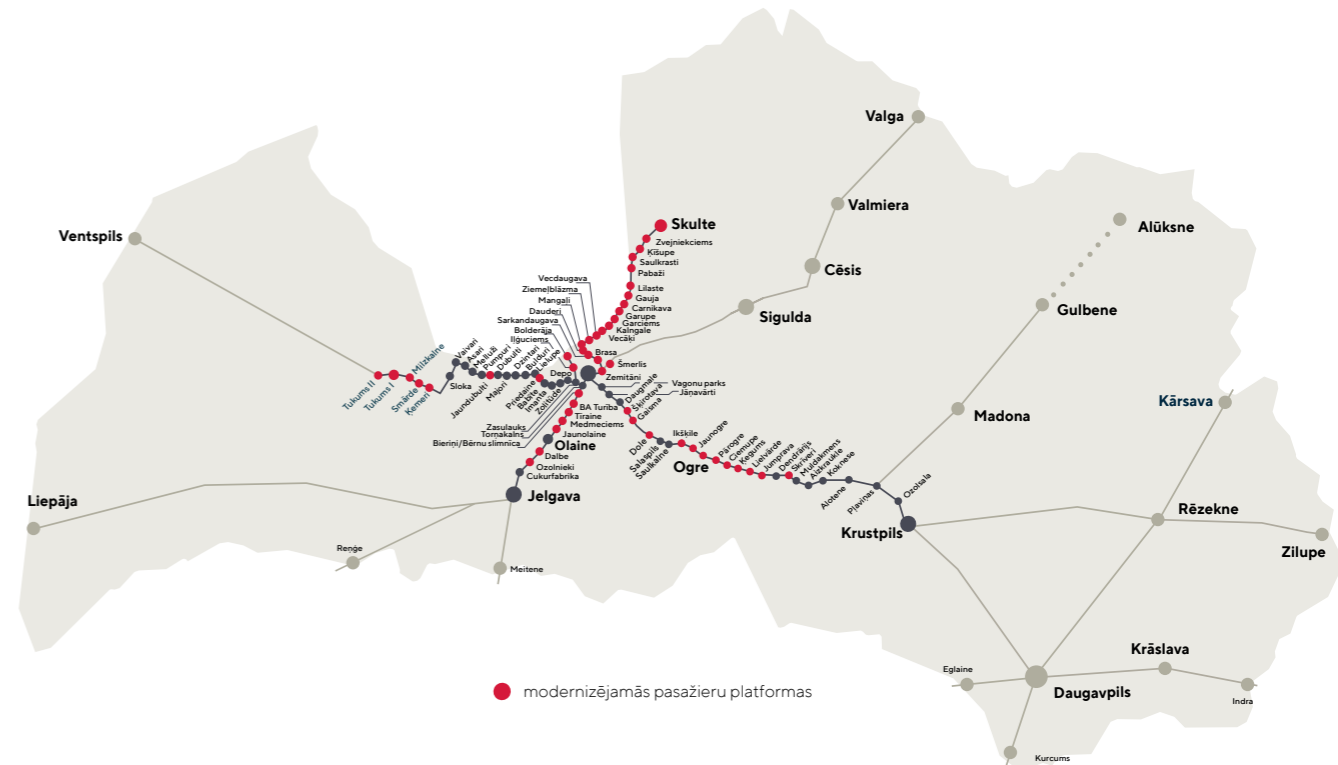
**Darbības ietekmes, risku un iespēju pārvaldībai attiecībā uz patērētājiem un tiešajiem lietotājiem**

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 2025.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:**



**2025. gada nogalē pasažieriem bija pieejama jau 31 modernizētā platforma, līdz 2026. 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 un kuras sākotnēji bija paredzēts modernizēt Rail Baltica projekta ietvaros, 2025. gadā tika uzstādītās pagaidu platformas vairākās stacijās ērtākai iekļūšanai no perona vilcienā, piemēram, [Rīgas Centrālajā stacijā](#), kā arī stacijās "Zasulauks", "Torņakalns", "Vagonu parks" un citās. 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 risinājumos lielāka mēroga ES fondu līdzfinansētos infrastruktūras attīstības projektos;

- Attiecībā uz **informācijas apriņķi** pēdējos gados LDz struktūras ir uzlabojušas savstarpējo komunikāciju, lai nodrošinātu informācijas operatīvu pieejamību – īpaši ārkārtas situāciju gadījumos. [174. 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 2025. gadā apkalpojis vairāk nekā 16 000 zvanu, sniedzis 3 345 konsultācijas (galvenokārt par elektroenerģijas pakalpojumu un pārbrauktu vju darbību), kā arī reģistrējis un nodevis tālākai risināšanai kopumā vairāk nekā 500 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  
**16 000 zvanu**



sniegtas  
**3 345 konsultācijas**



reģistrēts vairāk nekā  
**500 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 problēm jautājumu risināšanu ar attiecīgo klientu un nepieciešamības gadījumā iesaista citus kolēģus.

LDz specifiski neveic iepriekšminēto 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 pieklūstamības 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 2026. gada beigām pabeigt pasažieru infrastruktūras modernizāciju 48 stacijās un pieturas punktos Pierīgas dzelzceļa līnijās (sk. sīkāku informāciju iepriekš). **2025. gada nogalē pasažieriem bija pieejama jau 31 modernizētā platforma, 2026. 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. 2025. gadā šis rādītājs ir 1,37. Samazinoties vilcienkilometru skaitam un pieaugot negadījumu skaitam (2025. gadā notikuši 14 negadījumi; 2024. gadā – 14, 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 iespējamos ar to saistītos riskus uz dzelzceļa un kuriem LDz seko līdzīgi 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 pārbrauktuvēm, 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.

2025. gadā Tehniskās inspekcijas pārraudzībā specifiski satiksmes drošības mērķi tika izvirzīti LDz Sliežu ceļu pārvaldei, Vilcienu kustības direkcijai 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 direkcijai – 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 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 mērķus<sup>83</sup>:

<sup>83</sup>Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu



Kopīgie drošības mērķi	Mērvienība	Vērtība (*10 <sup>-9</sup> )	Mērķu izpilde 2024. gadā (*10 <sup>-9</sup> )	Mērķu izpilde 2025. gadā (*10 <sup>-9</sup> )
Pasažieru risks	Pasažieru nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā <sup>21</sup> / pasažieru vilcienkilometru skaits gadā	78.2	0	0
Pasažieru risks	Pasažieru nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/ pasažierkilometru skaits gadā	0.665	0	0
Darbinieku risks	Darbinieku nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/ vilcienkilometru skaits gadā	64,8	0	0
Pārbrauktuvju lietotāju risks	Pārbrauktuvju lietotāju nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā	239.0	132.31	205.59
“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	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	372.03
Sabiedrības risks	Personu nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu kopskaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/ vilcienkilometru skaits gadā.	1660.0	482	577.62

Apskatot augstāk esošajā ES Latvijai izvirzīto kopīgo drošības mērķu tabulā esošās vērtības un 2025. gada mērķu izpildi redzams, ka visi kopīgie drošības mērķi ir izpildīti un neviena vērtība nav pārsniegta.

<sup>21</sup>“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 2025. gadā izvirzījis mērķi nodrošināt augstu Klientu servisa centra kvalitātes līmeni (91%) – pašlaik kvalitātes līmenis ir 94.4%, 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 pārlicinoties 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

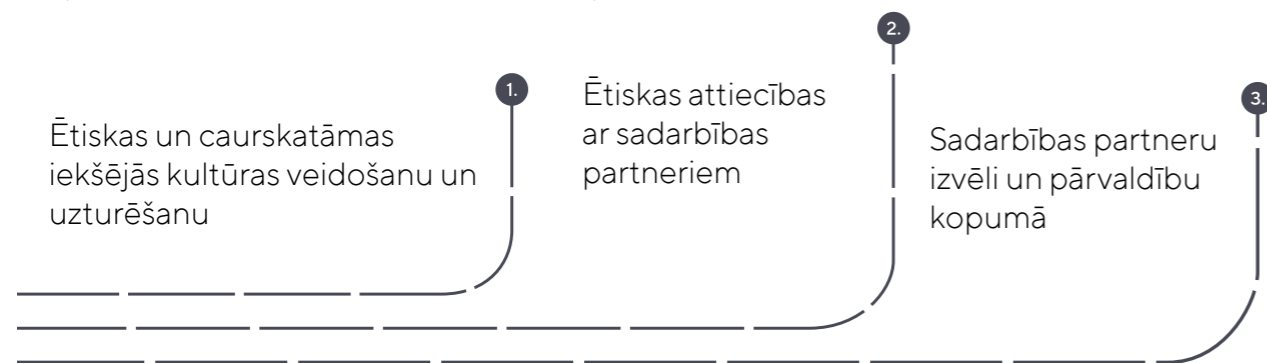




## DARĪJUMDARBĪBA

### 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 katrā atkarīgās sabiedrības valde, katrai jomai ir izvirzītas atbildīgās struktūras administratīvā līmenī:

- Koncerna iekšējās kultūras veidošanu, savstarpēji sadarbojoties, nodrošina LDz Komercedarbības 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. Arī visos gadījumos, kad meitas uzņēmumi veic iepirkumus vismaz 120 000 EUR vērtībā, tos organizē LDz 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 [82.-83. 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 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	

pozitīva ietekme   
 negatīva ietekme   
 Saskaņā ar [76.lpp.](#) attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



Apakšjoma	Ietekme	Riski	Iespējas
Attiecību ar piegādātājiem pārvaldība	<p>Attiecības tiek veidotas abpusēji caurspīdīgi, pārskatāmi, uzņēmumam ir izveidota iepirkumu un līgumattiecību vadības prakse, vienlīdzīga attieksme pret tirgus dalībniekiem</p>	<p>Necaurspīdīgai attiecību vadībai var būt ļoti būtiska gan tiesiskā, gan reputācijas ietekme</p>	<p>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</p>
		<p>Nepietiekama izpildītāju kontrole</p>	
		<p>Atkarība no konkrētiem piegādātājiem, to pieejamības</p>	<p>Tirgus izpētes kapacitātes stiprināšana, rodot alternatīvas līdzšinējiem piegādātājiem</p>
Korupcija un kukuļošana	<p>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</p>	<p>Korupcijas vai krāpšanas gadījumiem var būt ļoti būtiska gan tiesiskā, gan reputācijas ietekme</p>	
		<p>Nepietiekama interešu konflikta pārvaldība var radīt problēmsituācijas, reputācijas un/vai tiesiskus riskus</p>	

pozitīva ietekme  
 negatīva ietekme  
 Saskaņā ar [76.lpp.](#) attēloto vērtības ķēdi iekrāsoti vērtības ķēdes posmi, kuros ietekme, risks vai iespēja izpaužas



## Darījumdarbības politika un korporatīvā kultūra

Lai nodrošinātu caurskatāmu, ētisku, labi pārvaldītu 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 20.08.2024. 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 Kiberdrošības politika** (apstiprināta ar LDz valdes lēmumu 18.09.2025). Politika definē mērķus un vienotus pamatprincipus kiberdrošības nodrošināšanas jomā, kā arī kalpo par pamatu visām konkrētajām ar kiberdrošību, t.sk. informācijas sistēmām un telekomunikāciju uzturēšanas, attīstības un ar to plānošanas organizāciju saistītajām aktivitātēm LDz un tās Atkarīgajās sabiedrībās, kā arī kalpo kā pamats iekšējai drošības kontrolei, riska pārvaldībai un atbilstības nodrošināšanai.

- **“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. 2025. gadā pretkorupcijas apmācībās tika apmācīti 135 Koncerna darbinieki, kā arī "Latvijas dzelzceļš" koncerna Ētikas kodeksu apguvuši un testu nokārtojuši 2 743 VAS "Latvijas dzelzceļš" darbinieki, kur testā iekļauti arī jautājumi par pretkorupciju. (2024. gadā pretkorupcijas apmācībās apmācīti 276 Koncerna darbinieki, 2023. gadā – 144 Koncerna darbinieki).

2025. gadā katru mēnesi tika organizētas vadības un darbinieku tikšanās, stiprinot uz sadarbību, uzticamību un attīstību vērstu iekšējo kultūru un nodrošinot atklātu dialogu par uzņēmuma aktualitātēm, stratēģiskajiem virzieniem un risināmajiem jautājumiem. Tika arī organizētas lekcijas par komunikāciju, attiecībām un robežām komandās.

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.



### 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.

2025. gadā turpinās darbs pie piegādātāju ilgtspējas riska novērtēšanas metodikas izstrādes, kā arī pie jaunas sadarbības partneru ētikas kodeksa redakcijas izstrādes. Saskaņā ar izstrādājamiem dokumentu projektiem LDz ir iedalījis visus piegādātājus 27 kategorijās pēc piegādātās preces vai pakalpojuma veida (piemēram, būvdarbi, darba apgērba 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

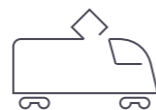
## Koncernā identificētās iepirkumu kategorijas



Projektēšana



Būvmateriālu piegāde



Transporta pakalpojumi



Aukstumaģentū piegāde



Saimniecības preču  
piegāde



Būvdarbi,  
inženiertehniskie darbi



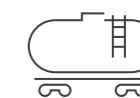
Būvuzraudzība



Smērvielu piegāde



Transporta remontdarbi



Degvielas piegāde



Riepu piegāde



Izejmateriālu piegāde



Piesārņojuma kontroles pasākumu  
veikšana (izpēte, sanācības darbi)



Energoresursu piegāde



Transportlīdzekļu piegāde /  
noma



Darba aizsardzības līdzekļu  
piegāde (t.sk. apģērbs)



Finanšu pakalpojumi  
(investīciju finansēšana)



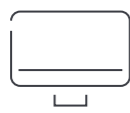
Finanšu pakalpojumi  
(apdrošināšana)



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



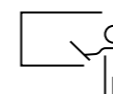
Reklāmas un mārketinga  
pakalpojumi



IT un telekomunikāciju  
pakalpojumi (programmatūra)



Uzkopšanas pakalpojumi



Profesionālie pakalpojumi/  
konsultācijas



Ikvienam 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 (riska 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 uzsāka šīs izvērtējuma sistēmas testēšana, kā arī riska 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.

2025. gadā, izmantojot kādu no informācijas kanāliem – e-pastu, telefonu, sociālo tīklu saziņas iespējas, pastu, mutvārdus, kā arī LDz iekštīklu, ir saņemti 28 ziņojumi (2024.gadā – 14, 2023.gadā – 13) par iespējamiem krāpšanas gadījumiem. Par saņemto informāciju ir veiktas pārbaudes un sagatavoti priekšlikumi uzraudzības sistēmas uzlabošanai.

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 locekli Reinis Ceplis un Andis Veinbergs 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;
- LDz valdes loceklis Rinalds Pļavnieks nav iepriekš ieņēmis 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;

Citi Koncerna uzņēmumu padomes un valdes locekļi nav iepriekš strādājuši citos salīdzināmos amatos valsts pārvaldē vai kapitālsabiedrību vadībā.

05

BŪTISKĀKIE  
ILGTSPĒJAS ZIŅOJUMĀ  
IEKĻAUTIE DATI





## Būtiskākie ilgtspējas ziņojumā iekļautie dati

### E1-5: Enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra

Kopējais enerģijas patēriņš un energoresursu struktūra, MWh\*

Datu pozīcijas nosaukums***	VAS "Latvijas dzelzceļš"			Koncerns		
	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	2024. (korģētais)	2025.	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	2024. (korģētais)	2025.
<b>Kopējais enerģijas patēriņš no fosilajiem energoresursiem**</b>	<b>46 584.72</b>	<b>44 840.68</b>	<b>41 623.40</b>	<b>60 562.21</b>	<b>58 821.26</b>	<b>51 407.46</b>
Fosilo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	83%	83%	81%	84%	84%	83%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš no kodolenerģijas avotiem**</b>	<b>3 060.20</b>	<b>2 828.65</b>	<b>4 430.06</b>	<b>3 827.32</b>	<b>3 595.77</b>	<b>4 959.11</b>
Patēriņa no kodolenerģijas avotiem īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	5%	5%	9%	5%	5%	8%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem šādā dalījumā**:</b>	<b>6 477.05</b>	<b>6 184.94</b>	<b>5 213.80</b>	<b>7 625</b>	<b>7 333</b>	<b>5 684</b>
Kurināmā patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem	2 557	2 557	2 605	2 723	2 723	2 765
Iepirktais vai iegūtās atjaunīgo energoresursu elektroenerģijas, siltumenerģijas, tvaika un aukstuma patēriņš	3 860.50	3 568.39	2 483.34	4 828.24	4 536.13	2 779.91
Pašu saražotās atjaunīgās enerģijas patēriņš, kas nav kurināmais	59.21	59.21	125.95	73.27	73.27	139.00
Atjaunīgo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	12%	11%	10%	11%	11%	9%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš, MWh</b>	<b>56 121.96</b>	<b>53 854.26</b>	<b>51 267.26</b>	<b>72 014.44</b>	<b>69 749.83</b>	<b>62 050.84</b>

\* 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 2024. gada dati par piegādātās neapliecinātās elektroenerģijas izcelsmi, ņemot vērā, ka dati par 2025. gadu šī ziņojuma sagatavošanas laikā vēl nav pieejami

\*\*\* 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.



	NACE 52.21. – Sauszemes transporta palīgdarbības VAS "Latvijas dzelzeļš" <sup>**</sup>	NACE 49.20 – Kravas dzelzceļa transporta SIA "LDZ CARGO" (t.sk. SIA "LDZ ritošā sastāva serviss)" <sup>**</sup>
<b>Kopējais kurināmā patēriņš no fosilajiem resursiem**, MWh</b>	<b>41 623.40</b>	<b>9564.37</b>
Fosilo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	81%	91%
kurināmā patēriņš no ogleņiem un ogļu produktiem	260.46	46.22
kurināmā patēriņš no jēlnaftas un naftas produktiem	-	-
kurināmā patēriņš no dabasgāzes	3036.49	6907.27
kurināmā patēriņš no citiem fosilajiem energoresursiem	2999.50	123.41
iepirktās vai iegūtās fosilo energoresursu elektroenerģijas, siltumenerģijas, tvaika vai aukstuma patēriņš	35 326.95	2487.48
<b>Patēriņš no kodolenerģijas avotiem**, MWh</b>	<b>4430.06</b>	<b>506.54</b>
Patēriņa no kodolenerģijas avotiem īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	9%	5%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš no atjaunīgiem energoresursiem, MWh**</b>	<b>5213.80</b>	<b>444.80</b>
Atjaunīgo energoresursu īpatsvars kopējā enerģijas patēriņā (%)	10%	4%
<b>Kopējais enerģijas patēriņš, MWh</b>	<b>51 267.26</b>	<b>10 515.70</b>
<b>Neto ieņēmumi, tūkst. EUR</b>	<b>142 549</b>	<b>77 111</b>
<b>Energointensitāte (kopējais enerģijas patēriņš uz neto ieņēmumiem, saskaņā ar ESRS iekļauto formulu), MWh/tūkst. EUR</b>	<b>0.36</b>	<b>0.14</b>
<b>Koncerna kopējie neto ieņēmumi, tūkst. EUR (saskaņā ar konsolidētajā finanšu pārskatā iekļautajiem datiem)***</b>		<b>201 189</b>

\* 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 2024. gada dati par piegādātās neapliecinātās elektroenerģijas izcelsmi<sup>87</sup>

\*\*\* Koncerna kopējie neto ieņēmumi ietver arī 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.

<sup>87</sup> <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 <sub>2</sub> ekv****	VAS "Latvijas dzelzceļš"					Koncerns			
	2022. (bāzes gads)	2023.	2024.	2025.	2025. pret 2022.	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	2024. (bāzes gads) koriģēts	2025.	2025. pret 2024.
1. tvēruma bruto SEG emisijas, tCO <sub>2</sub> ekv	6848	7044	6875	<b>6420</b>	<b>-6%</b>	33 506	33 506	<b>26 186</b>	<b>-22%</b>
2. tvēruma bruto SEG emisijas, kas balstītas uz tirgu, tCO <sub>2</sub> ekv	19 954	20 267	20 730	<b>18 008</b>	<b>-10%</b>	24 982	23 133	<b>19 760</b>	<b>-15%</b>
2. tvēruma bruto SEG emisijas, kas balstītas uz atrašanās vietu, tCO <sub>2</sub> ekv	5491	5383	5368	<b>4386</b>	<b>-20%</b>	5768	5612	<b>5364</b>	<b>-4%</b>
Nozīmīgās 3. tvēruma bruto SEG emisijas*, tCO <sub>2</sub> ekv	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>45 743</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>54 662</b>	-
legādātās preces un pakalpojumi (1. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>6168</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>9108</b>	-
Pamatlīdzekļi (2. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>33 349</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>33 444</b>	-
Ar kurināmajiem resursiem un enerģiju saistītas darbības (3. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>3198</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>7869</b>	-
Radītie atkritumi (5. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>1263</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>1591</b>	-
Darbinieku komandējumi (6. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>89</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>167</b>	-
Darbinieku pārvietošanās (7. kategorija)	Netika ziņots	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>1677</b>	-	Netika ziņots	Netika ziņots	<b>2484</b>	-
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode), tCO <sub>2</sub> ekv	26 801	27 311	27 605	<b>70 171</b>	<b>162%</b>	58 488	56 639	<b>100 608</b>	<b>78%</b>
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode), tCO <sub>2</sub> ekv	12 338	12 427	12 243	<b>56 549</b>	<b>358%</b>	39 274	39 118	<b>86 212</b>	<b>120%</b>
<b>Neto ieņēmumos balstīta SEG intensitāte</b>									
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie neto ieņēmumi**, tūkst. EUR (saskaņā ar konsolidētajā finanšu pārskatā iekļautajiem datiem)	153 158	165 410	129 088	<b>142 549</b>		233 737	233 737	<b>201 189</b>	
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz neto ieņēmumiem, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. EUR	0.17	0.17	0.21	<b>0.49</b>		0.25	0.24	<b>0,50</b>	
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz neto ieņēmumiem, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. EUR	0.08	0.08	0.09	<b>0.40</b>		0.17	0.17	<b>0.43</b>	

\* Dati nav ārēji verificēti



Specifiskos rādītājos balstīta SEG intensitāte\*

	VAS "Latvijas dzelzceļš"				Koncerns		
	2022.	2023.	2024.	2025.	Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā	2024. (bāzes gads) koriģēts	2025.
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie dzelzceļa līniju ekspluatācijas garuma rādītāji, km	1865	1831	1831	<b>1831</b>	1831	1831	<b>1831</b>
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO <sub>2</sub> ekv/km	14	15	15	<b>38</b>	32	31	<b>55</b>
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz dzelzceļa līniju ekspluatācijas garumu, tCO <sub>2</sub> ekv/km	7	7	7	<b>31</b>	21	21	<b>47</b>
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie tūkst. vilcienkilometri	11 206	10 230	10 581	<b>10 214</b>	10 581	10 581	<b>10 214</b>
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz vilcienkilometru, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. v-km	2.4	2.7	2.6	<b>6,9</b>	5.5	5.4	<b>9.8</b>
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz vilcienkilometru, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. v-km	1.1	1.2	1.2	<b>5.5</b>	3.7	3.7	<b>8.4</b>
SEG intensitātes aprēķināšanai izmantotie tūkst. pasažierkilometri	541 000	612 000	694 000	<b>741 200</b>	694 000	694 000	<b>741 200</b>
Kopējās SEG emisijas (uz tirgu balstīta metode) uz pasažierkilometru, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. p-km	0.05	0.04	0.04	<b>0.09</b>	0.08	0.08	<b>0.14</b>
Kopējās SEG emisijas (uz atrašanās vietu balstīta metode) uz pasažierkilometru, tCO <sub>2</sub> ekv/tūkst. p-km	0.02	0.02	0.02	<b>0.08</b>	0.06	0.06	<b>0.12</b>

\* Dati nav ārēji verificēti





Apgrozījuma proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2025. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtais apgrozījums (3)	Apgrozījuma proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2024 (18)	Kategorija (veicamo darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)
				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; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	V	P
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																			
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	72 915 114	36.2%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	33.3%	V
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	520 487	0.3%	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.2%	V
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	14 689	0.0%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	0.0%	
Nolietotu produktu sagatavošana atkalizmantošanai	CE 5.3.	39 302	0.0%	N/P	N/P	Jā	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.0%	
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību apgrozījums (taksonomijai atbilstīgas) (A.1)</b>		<b>73 489 591</b>	<b>36.5%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>33.6%</b>	
<b>No kā: veicinošas darbības</b>		<b>73 435 601</b>	<b>36.5%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>33.5%</b>	<b>V</b>
<b>No kā: pārejas darbības</b>		<b>0</b>	<b>0.0%</b>								<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>0.0%</b>	<b>P</b>
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>				<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>									
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	68 518 740	34.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									37.9%	
Starpilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi	CCM 6.1.	4 454 580	2.2%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									2.0%	
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	3 330 636	1.7%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P									1.8%	
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	8 034 513	4.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									3.3%	
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	22 949	0.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									0.0%	
Ēku iegāde un turēšana īpašumā	CCM 7.7.	2 440 252	1.2%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									1.0%	
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību apgrozījums (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>86 801 670</b>	<b>43.1%</b>	<b>43.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>46.1%</b>	
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>160 291 262</b>	<b>79.7%</b>	<b>79.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>79.7%</b>	
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
Taksonomijai nepiederīgas darbības		40 897 339	20.3%																
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību apgrozījums (B)</b>		<b>40 897 339</b>	<b>20.3%</b>																
<b>KOPĀ (A+B), ietverot savstarpējo darījumu izslēgšanu</b>		<b>201 188 601</b>	<b>100.0%</b>																



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

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtie izdevumi (3)	Izdevumu proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Taksonomijai atbilstīgā OpEx proporcija 2023 (18)	Kategorija (veicinoša darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)	
				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)					Jā/Nē
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																				
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																				
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	102 103 007	50.1%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V	
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	492 846	0.2%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	N/A	Jā	N/A	N/A		
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	421 295	0.2%	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V	P
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	209 335	0.1%	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A		
Kontaminētu vietu un teritoriju remediācija	PPC 2.4.	104 987	0.1%	N/P	N/P	N/P	Jā	N/P	0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A		
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību izdevumi (taksonomijai atbilstīgi) (A.1)</b>		<b>103 331 470</b>	<b>50.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>N/A</b>		
No kā: veicinošas darbības		102 524 302	50.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V	
No kā: pārejas darbības		492 846	0.2%							Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	P	
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>				<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>											
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	38 877 105	19.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Starpilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecības nodrošināšana ārpus koncerna esošajam pasažieru pārvadātājam)	CCM 6.1.	4 162 275	2.0%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	24 194 211	11.9%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	7 513 869	3.7%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	572 473	0.3%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Ēku iegāde un turēšana īpašumā	CCM 7.7.	2 483 776	1.2%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
Datu apstrāde, mitināšana un ar to saistītās darbības	CCM 8.1.	105 141	0.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P									N/A		
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību izdevumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>77 908 850</b>	<b>38.2%</b>	<b>38.2%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>									<b>N/A</b>		
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>181 240 320</b>	<b>89.0%</b>	<b>89.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>									<b>N/A</b>		
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																				
Taksonomijai nepiederīgas darbības		22 490 509	11.0%																	
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību izdevumi (B)</b>		<b>22 490 509</b>	<b>11.0%</b>																	
<b>KOPĀ (A+B)</b>		<b>203 730 829</b>	<b>100.0%</b>																	
<b>KOPĀ (A+B), ietverot savstarpējo darījumu izslēgšanu</b>		<b>206 360 461</b>																		



## Pamatdarbības izdevumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2025. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtie izdevumi (3)	Izdevumu proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)						Taksonomijai atbilstīga OpEx proporcija 2024 (18)	Kategorija (veicmoša darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)	
				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)				Minimālie aizsardzības pasākumi (17)
		EUR	%	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	V	P
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																			
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	94 149 489	52.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	50.1%	V	
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	410 262	0.2%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	N/A	Jā	0.2%		P
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	528 962	0.3%	Jā	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.2%	V	
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	170 416	0.1%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	0.1%		
Kontaminētu vietu un teritoriju remediācija	PPC 2.4.	99 128	0.1%	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	0.1%		
Nolietotu produktu sagatavošana atkalizmantošanai	CE 5.3.	8 795	0.0%	N/P	N/P	N/P	Jā	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A		
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību izdevumi (taksonomijai atbilstīgi) (A.1)</b>		<b>95 367 052</b>	<b>52.7%</b>	<b>52.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>50.7%</b>		
<b>No kā: veicinošas darbības</b>		<b>94 678 451</b>	<b>52.3%</b>	<b>52.3%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>50.3%</b>	<b>V</b>	
<b>No kā: pārejas darbības</b>		<b>410 262</b>	<b>0.2%</b>	<b>0.2%</b>						<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>0.0%</b>		<b>P</b>
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>				<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>										
Dzelzceļa kravas pārvadājumi	CCM 6.2.	31 850 325	17.6%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								19.1%		
Starppilsētu dzelzceļa pasažieru pārvadājumi (degvielas tirdzniecības nodrošināšana ārpus koncerna esošajam pasažieru pārvadātājam)	CCM 6.1.	3 869 804	2.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								2.0%		
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	15 723 604	8.7%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P								11.9%		
Elektroenerģijas pārvade un sadale	CCM 4.9.	7 695 888	4.3%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								3.7%		
Siltuma/aukstuma ražošana	CCM 4.24.	504 892	0.3%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								0.3%		
Ēku iegāde un turešana īpašumā	CCM 7.7.	1 459 856	0.8%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								1.2%		
Datu apstrāde, mitināšana un ar to saistītās darbības	CCM 8.1.	94 692	0.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								0.1%		
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību izdevumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>61 199 060</b>	<b>33.8%</b>	<b>33.8%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>38.2%</b>		
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>156 566 112</b>	<b>86.5%</b>	<b>86.5%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>89.0%</b>		
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
Taksonomijai nepiederīgas darbības		24 428 576	13.5%																
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību izdevumi (B)</b>		<b>24 428 576</b>	<b>13.5%</b>																
<b>KOPĀ (A+B), ietverot savstarpējo darījumu izslēgšanu</b>		<b>180 994 688</b>	<b>100.0%</b>																



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

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtie kapitālieguldījumi (3)		Kapitālieguldījumu proporcija (4)		Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)								Kategorija (veicinoša darbība) (19)	Kategorija (pārejas darbība) (20)				
		EUR	%	EUR	%	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)	Minimālie aizsardzības pasākumi (17)	Taksonomijai atbilstīgā CapEx proporcija 2023 (18)						
A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS		Kā ziņots 2024. gada koncerna ilgtspējas ziņojumā		Koriģēts																					
A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)																									
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	53 976 756	87.5%	55 978 131	84.2%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V					
Atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju uzstādīšana, uzturēšana un remonts	CCM 7.6.	28 085	0.0%	28 085	0.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	N/A	N/A	N/A	Jā	N/A	V					
Energoefektivitātes aprikojuma uzstādīšana, apkope, remonts	CCM 7.3.	255 867	0.4%	255 867	0.4%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	N/A	Jā	N/A	Jā	N/A	V					
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	67 705	0.1%	67 705	0.1%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	N/A						
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību kapitālizdevumi (taksonomijai atbilstīgas) (A.1)</b>		<b>54 328 413</b>	<b>88.1%</b>	<b>56 329 788</b>	<b>84.8%</b>	<b>84.8%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>N/A</b>						
No kā: veicinošas darbības		54 260 708	87.9%	56 233 998	84.6%	84.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A	V					
No kā: pārejas darbības		0	0.0%	0	0.0%	0.0%						Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	N/A		P				
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>						P;N/P	P;N/P	P;N/P	P;N/P	P;N/P	P;N/P														
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	200 022	0.3%	200 022	0.3%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A						
Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem	CCM 6.5.	51 021	0.1%	51 021	0.1%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								N/A						
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību kapitālieguldījumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>251 043</b>	<b>0.4%</b>	<b>251 043</b>	<b>0.4%</b>	<b>0.4%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>N/A</b>						
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>54 579 456</b>	<b>88.5%</b>	<b>56 580 831</b>	<b>85.1%</b>	<b>85.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>N/A</b>						
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																									
Taksonomijai nepiederīgas darbības		7 119 557	11.5%	9 871 234	14.9%																				
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību kapitālieguldījumi (B)</b>		<b>7 119 557</b>	<b>11.5%</b>	<b>9 871 234</b>	<b>14.9%</b>																				
<b>KOPĀ (A+B)</b>		<b>61 699 012</b>	<b>100.0%</b>	<b>66 452 065</b>	<b>100%</b>																				
<b>KOPĀ (A+B), ietverot savstarpējo darījumu izslēgšanu</b>		<b>63 901 770</b>																							

2025. gadā tika veikta korekcija 2024. gada kapitālieguldījumu vērtībai. Kapitālieguldījumi tika precizēti, jo iepriekš tika kļūdaini izslēgti savstarpējie darījumi, kā rezultātā tika samazināta kopējā Koncerna kapitālieguldījumu vērtība, kā arī iekļautas tiesības lietot aktīvus, kuras ziņojuma periodā ir atzītas pārskatā par finanšu pozīciju.





Kapitālieguldījumu proporcija no produktiem vai pakalpojumiem, kas saistīti ar ES Taksonomijai piederīgām saimnieciskajām darbībām – informācija par 2025. gadu

Saimnieciskās darbības (1)	Taksonomijas kods (-) (2)	Absolūtie kapitālieguldījumi (3)	Kapitālieguldījumu proporcija (4)	Būtiska ieguldījuma kritēriji						DNSH kritēriji (nenodarīt būtisku kaitējumu)							Taksonomijai atbilstīgā apgrozījuma proporcija 2024 (18)	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)	Piesārņojums (15)	Bioloģiskā daudzveidība un ekosistēmas (16)	Minimālie aizsardzības pasākumi (17)			
		EUR	%	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē; N/P	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	Jā/Nē	%	V	P
<b>A. TAKSONOMIJAI PIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
<b>A.1. Vides ziņā ilgtspējīgas darbības (taksonomijai atbilstīgas)</b>																			
Dzelzceļa transporta infrastruktūra	CCM 6.14.	60 427 265	89.3%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā	84.2%	V	
Atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju uzstādīšana, uzturēšana un remonts	CCM 7.6.	0	0.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	N/A	N/A	N/A	Jā	0.0%	V	
Energoefektivitātes aprīkojuma uzstādīšana, apkope, remonts	CCM 7.3.	64 718	0.1%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	N/A	N/A	Jā	N/A	Jā	0.4%	V	
Siltuma/aukstuma ražošana, izmantojot bioenerģiju	CCM 4.24.	0	0.0%	Jā	Nē	N/P	N/P	N/P	N/P	Jā	Jā	Jā	N/A	Jā	Jā	Jā	0.1%		
<b>Vides ziņā ilgtspējīgu darbību kapitālizdevumi (taksonomijai atbilstīgas) (A.1)</b>		<b>60 491 983</b>	<b>89.4%</b>	<b>89.4%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>84.8%</b>		
<b>No kā: veicinošas darbības</b>		<b>60 491 983</b>	<b>89.4%</b>	<b>89.4%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>84.7%</b>	<b>V</b>	
<b>No kā: pārejas darbības</b>		<b>0</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>						<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>Jā</b>	<b>0.0%</b>		<b>P</b>
<b>A.2. Taksonomijai piederīgas, bet vides ziņā neilgtspējīgas darbības (taksonomijai neatbilstīgas darbības)</b>				<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>	<b>P;N/P</b>										
Dzelzceļa ritošā sastāva komponentu ražošana	CCM 3.19.	2 130 542	3.1%	P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P								0.3%		
Pārvadājumi ar motocikliem, vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem	CCM 6.5.	115 254	0.2%	P	P	N/P	N/P	N/P	N/P								0.1%		
<b>Taksonomijai piederīgu, bet vides ziņā neatbilstīgu darbību kapitālieguldījumi (taksonomijai neatbilstīgas darbības) (A.2)</b>		<b>2 245 796</b>	<b>3.3%</b>	<b>3.3%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>0.4%</b>		
<b>KOPĀ (A.1 + A.2)</b>		<b>62 737 779</b>	<b>92.7%</b>	<b>92.7%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>								<b>85.1%</b>		
<b>B. TAKSONOMIJAI NEPIEDERĪGAS DARBĪBAS</b>																			
Taksonomijai nepiederīgas darbības		4 950 060	7.3%																
<b>Taksonomijai nepiederīgu darbību kapitālieguldījumi (B)</b>		<b>4 950 060</b>	<b>7.3%</b>																
<b>KOPĀ (A+B)</b>		<b>67 687 839</b>	<b>100%</b>																



#### E5-4: Ienākošie resursi

VAS "Latvijas dzelzceļš" pamatdarbības veikšanā izmantotie otrreizējie materiāli\*:

Materiāls	2022.gads	2023.gads	2024.gads	2025.gads	Resursu veids
 Dzelzsbetona gulšņi lietoti (gab.)	19 383	13 148	10 616	<b>9 220</b>	Neatjaunīgs resurss
 Koka gulšņi un brusas lietoti (gab.)	556	883	1 197	<b>1 001</b>	Atjaunīgs resurss

VAS "Latvijas dzelzceļš" infrastruktūras būvniecības un remonta darbiem patērētie materiāli un to apjoms:

Materiāls	2022.gads	2023.gads	2024.gads	2025.gads	Mērvienība	Resursu veids
 Smilts	2 709	7 439	5 795	<b>3 891</b>	tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Grants (dolomīta šķembas)	409	312	75	<b>18</b>	tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Granīta šķembas	26 015	36 812	29 440	<b>29 481</b>	tonnas	Neatjaunīgs resurss
 Piesūcinātie ozolkoka gulšņi	818	1 048	1 287	<b>458</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Piesūcinātie skujkoka gulšņi	2 254	2 284	2 362	<b>818</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Pārmijas ozolkoka brusas	1 701	1 475	1 460	<b>578</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Pārmijas skujkoka brusas	3 068	3 160	2 010	<b>490</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Tiltu brusas (koka)	413	226	203	<b>505</b>	gab.	Atjaunīgs resurss
 Dzelzsbetona gulšņi	1 516	10 671	14 841	<b>20 474</b>	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\*:

Materiāls	2024.gads	2025.gads	Mērvienība	Resursu veids
Frakcionēta smiltis 0-10mm frakcija**	61.5	78.7	tonnas	Neatjaunīgs resurss
Sijātā grants 0-32mm frakcija	-	40	m <sup>3</sup>	Neatjaunīgs resurss
Otrreizēji izmantots materiāls	2024.gads	2025.gads	Mērvienība	Resursu veids
Kauliņa druskas**	1.7	0.83	tonnas	Neatjaunīgs resurss

\* Koncerna sabiedrībās tiek izmantoti arī citi resursi, tostarp dažādas ķīmiskās vielas, taču tās patlaban netiek atsevišķi uzskaitītas.

\*\* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

Ūdens patēriņš:

	VAS "Latvijas dzelzceļš"				Koncerns	
	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads	2024. gads	2025. gads
 Iegūtā un izmantotā ūdens apjoms*, m <sup>3</sup>	76 415	75 808	71 058	<b>65 401</b>	115 055	<b>87 133**</b>
 Radīto un attīrīto notekūdeņu daudzums*, m <sup>3</sup>	88 163	86 541	81 278	<b>78 904</b>	120 708	<b>92 188**</b>

\* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

\*\* Iegūtā un izmantotā ūdens apjoma un radīto un attīrīto notekūdeņu daudzuma samazinājumus var skaidrot ar optimizācijas procesiem, kas notikuši 2025. gadā, t.sk. trīs koncerna meitas sabiedrību apvienošanās, kā arī pārvadāto kravu apjomu un ražošanas apjomu samazināšanos, telpu optimizāciju u.c. procesiem.

## E5-5: Izejošie resursi

Koncerna darbības laikā radušos nebīstamo un bīstamo atkritumu apjoms\*:

	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024. gads	2025. gads	2024. gads	2025. gads
Nebīstamo atkritumu daudzums, t	2769.18	2955.91	3627.17	3543.44
Nebīstamo atkritumu sadalījums pa apstrādes veidiem, t:	2769.18	2955.91	3627.17	3543.44
sagatavošana atkalizmantošanai	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
reciklēšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
sadedzināšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	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)	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	7.55	635.39	435.89
Bīstamo atkritumu sadalījums pa apstrādes veidiem, t:	17.09	7.55	635.39	435.89
sagatavošana atkalizmantošanai	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
reciklēšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
sadedzināšana	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija
apglabāšana poligonos	Nav pieejama ticama informācija	Nav pieejama ticama informācija	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:

Atkritumu kategorijas	Rašanās veids	Atkritumu veids	Radītais daudzums, tonnās (2024. gads)		Radītais daudzums, tonnās (2025. gads)	
			VAS LDz	Koncerns	VAS LDz	Koncerns
Sadzīves atkritumi			2619.37	3038.33	2517.42	2745.18
Papīrs, kartons			0.09	1.31	-	11.54
Stikls			5.7	5.73	-	-
Koks			28.14	28.14	-	-
Alumīnijs			0.01	0.01	-	-
Bioloģiskie atkritumi			-	-	2.66	2.66
Plastmasa			0.01	0.01	-	0.00
Būvniecības atkritumi			99.78	120.95	427.24	446.30
Azbestu saturoši būvmateriāli			4.68	4.68	3.44	3.44
Nolietotas riepas			10.45	10.56	0.66	1.64
Eļļas filtri			5.57	5.57	-	2.07
Luminiscentās spuldzes un citi dzīvsudrabu saturoši atkritumi			0.07	0.07	-	0.20
Absorbenti, filtru materiāli, slaucīšanas materiāls un aizsargtērpi, kas piesārņoti ar bīstamajām vielām			0.01	94.3	0.01	52.45
Dzīvsudrabu, citu bīstamo vielu saturošu apgaismes elementu, spuldžu utilizācija			0.11	0.11	0.13	0.13
Nešķīrotas baterijas un akumulatori			0.15	0.31	-	0.00
Citas motoreļļas, pārnesumu eļļas un smēreļļas			0.05	99.45	0.05	57.60
Bīstamās vielas saturoši tipogrāfijas krāsas atkritumi			1.6	1.6	-	-
Citas emulsijas			3.6	3.6	3.80	4.80
Naftas produktus saturoši atkritumi			1	329.2	-	216.48



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

Atkritumu kategorijas	Rašanās veids	Atkritumu veids	Radītais daudzums, tonnās (2024. gads)		Radītais daudzums, tonnās (2025. gads)	
			VAS LDz	Koncerns	VAS LDz	Koncerns
Organiskos šķīdinātājus vai citas bīstamas vielas saturoši krāsu un laku atkritumi			0.1	0.1	0.12	2.46
Bīstamos komponentus saturošas nederīgas elektriskās un elektroniskās iekārtas, kuras neatbilst 200121 un 200123 klasei	Enerģētikas infrastruktūras uzturēšana	Bīstamie	0.1	0.1	-	-
Nolietotie kabeli, kuri neatbilst 70410 klasei			0.06	0.06	-	-
Dator tehnika un biroja tehnika	Nolietotā, novecojusī vai bojātā tehnika		5.33	5.68	-	-
Maza izmēra iekārtas**	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		0.15	0.15	-	0.03
Liela izmēra atkritumi	Enerģētikas infrastruktūras uzturēšana	Nebīstamie	0.09	0.09	7.93	7.93
Metālapstrādes atkritumi	Pēc vagonu abrazīvas attīrīšanas		-	354.04	-	273.77
Svina akumulatori	Lietošanas gaitā		-	-	-	3.14
Oglu kvēpi, smagie pelni, izdedži un sodrēji	Smēde		-	1.58	-	0.60
Ielu tīrīšanas atkritumi	Pēc vagonu remonta		-	60.34	-	49.02
Nehlorētās minerālās moteoreļļas, pārnēsumu eļļas un smēreļļas	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		-	4.67	-	1.37
Koks, stikls vai plastmasa, kas sastāv no bīstamām vielām	Koka gulšņi	Bīstamie	-	38.96	-	27.32
Lietošanai nederīgs antifrīzs	Ražošanas procesā		-	2.07	-	0.64
Citur neminēti komponenti	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi	Nebīstamie	-	0.2	-	1.64
Citas nederīgas ķīmiskās vielas	(ražošanas vai administratīvo procesu ietvaros)		-	-	-	0.48
Eļļas un ūdens atdalīšanas iekārtu naftas produkti			-	-	-	15.28
Bīstamas vielas saturoša augsne un akmeņi	Pēc vagonu mazgāšanas (cietā veidā)	Bīstamie	-	50.54	-	51.06
Laboratoriju ķīmiskās vielas, kuras sastāv no bīstamām vielām	Uzņēmuma darbības procesā radušies atkritumi		-	-	-	0.11
Nederīgas iekārtas, kuras satur citus bīstamus komponentus, nevis 160209, 160210, ...	(ražošanas vai administratīvo procesu ietvaros)		0.06	0.06	-	0.01
Kopējais atkritumu apjoms, tonnās			2786.27	4262.56	2963.46	3979.33

\* Dati iegūti no SAP sistēmas un nav ārēji verificēti.

\*\* Maza izmēra iekārtas (neviens ārējais izmērs nepārsniedz 50 cm), tai skaitā māsaimniecības preces, patērētāju iekārtas, gaismekļi, skaņas vai attēlus demonstrējošas iekārtas, elektriski un elektroniski instrumenti, monitoringa un kontroles instrumenti, automātiskie sadalītāji, un citas iekārtas. 208



### S1-6: Uzņēmuma darbinieku iezīmes

Darbinieku rādītāji uz gada 31. decembri	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
<b>S1-6 Kopējais darbinieku skaits</b>	<b>3311</b>	<b>2959</b>	<b>5084</b>	<b>4509</b>
sievietes, %	31%	32%	30%	29%
vīrieši, %	69%	68%	70%	71%
Darbinieki ar beztermiņa līgumu (pastāvīgie darbinieki)	3291	2945	5054	4491
sievietes, %	31%	32%	30%	29%
vīrieši, %	69%	68%	70%	71%
Darbinieki ar terminētu līgumu (pagaidu darbinieki)	20	14	30	18
sievietes, %	60%	43%	50%	56%
vīrieši, %	40%	57%	50%	44%
Darbinieki, kuriem nav garantētas darba stundas	0	0	0	0
sievietes, %	0	0	0	0
vīrieši, %	0	0	0	0
Darba attiecības izbeigušo darbinieku skaits	711	549	1228	854
Mainība pārskata periodā, %	19.7	17.5	20.5**	17.8
Darbinieku skaits pēc nodarbinātības veida (pilna un nepilna darba laika), pēc dzimuma	3311	2959	5084	4509
pilna laika darbinieki, sievietes	1034	941	1522	1276
pilna laika darbinieki, vīrieši	2267	2015	3537	3059
nepilna laika darbinieki, sievietes	2	1	5	31
nepilna laika darbinieki, vīrieši	8	2	20	143

\* Saskaņā ar SAP sistēmas personālvadības modulī pieejamo informāciju.

\*\* Koriģēts (kā ziņots 2024. gada ilgtspējas ziņojumā: 16.5%. 2025. gadā ir veikts atkārtots aprēķins Koncerna darbinieku mainībai 2024. gadā. Korekcijas veiktas metodoloģijas precizēšanas nolūkā, lai nodrošinātu datu salīdzināmību starp ziņojuma periodiem.

Dati nav ārēji verificēti.

### S1-7: Uzņēmuma pašu personālā ietilpstošo ārštata darbinieku raksturojums

Ārštata darbinieku raksturojums	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
Ar darba līgumu jeb darbinieki, skaits	3311	2959	5084	4509
Ar darba līgumu jeb darbinieki*, %	99.6%	99.6%	99.3%	99.2%
Citas darba tiesisko attiecību formas / ārštata darbinieki, skaits	12	12	35	37
Citas darba tiesisko attiecību formas / ārštata darbinieki*, %	0.4%	0.4%	0.7%	0.8%

\* 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	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
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 (71% no kopējā darbinieku skaita)	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	1	1



**S1-9: Daudzveidības rādītāji**

Darbinieku rādītāji	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
Augstākās vadības dzimuma struktūra	24	17	52	40
sievietes, skaits	10	4	18	9
sievietes, %	42%	24%	35%	23%
vīrieši, skaits	14	13	34	31
vīrieši, %	58%	76%	65%	78%
Augstākās vadības vecumu struktūra	24	17	52	40
mazāk par 30 gadiem	0	0	1	0
no 30 līdz 50 gadiem	16	11	28	21
vecāki par 50 gadiem	8	6	23	19

**S1-16: Atalgojuma rādītāji (darba samaksas atšķirība un kopējais atalgojums)**

Atalgojumu rādītāji	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
Vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirība*	4%	3%	9%	12%
Visaugstāk atalgotā darbinieka gada kopējā atalgojuma attiecība pret visu darbinieku kopējā gada atalgojuma mediānu**	421%	448%	275%	304%

\* Aprēķināta, balstoties uz vidējās LDz strādājošo vīriešu stundas atalgojuma likmes bruto (tostarp iekļaujot visas piemaksas, prēmijas u.c.) 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.

**S1-10: Adevkātas algas**

	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
Darbinieku īpatsvars, kam tiek maksāta adekvāta alga saskaņā ar minimālās algas kritērijiem	100%	100%	100%	100%

LDz un Koncerns ikgadēji piedalās Figure Baltic Advisory SIA veiktajā Latvijas darba tirgus algu pētījumā, pret kura rezultātiem tiek salīdzinātas attiecīgo amatu un atbildības līmeņu darba algas. Identificējot būtiskas novirzes no tirgus atalgojuma līmeņa, iespēju robežās tiek palielināts attiecīgā amata atalgojums. Pēdējais atalgojuma palielinājums notika 2025. gada 1. aprīlī.

**S1-15: Darba un privātās dzīves līdzsvara rādītāji**

Darba un privātās dzīves līdzsvara rādītāji	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
Darbinieku īpatsvars, kuriem ir tiesības izmantot atvaļinājumus ģimenes apstākļu dēļ*, %	100%	100%	100%	100%
Darbinieku īpatsvars, kuri devās atvaļinājumā ģimenes apstākļu dēļ**, %	38%	33%	36%	28%
sievietes, %	34%	34%	39%	33%
vīrieši, %	66%	66%	61%	67%

\* 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 slimošānu 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

Apmācības un prasmju pilnveides rādītāji	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
Darbinieku īpatsvars, kuri piedalījušies regulāros karjeras izvērtēšanas pasākumos*	17%	12%	13%	11%
Darbinieku īpatsvars, kuri piedalījušies apmācībās**	78%	81%	63%	63%
sievietes, %	32%	29%	28%	26%
vīrieši, %	68%	71%	72%	74%
Vidējais apmācības stundu skaits uz 1 darbinieku***, h	8	10	10	19****
vidējais apmācību stundu skaits sievietēm	5	5	5	17
vidējais apmācību stundu skaits vīriešiem	9	13	7	19

\* Procentos no visiem darbiniekiem

\*\* Procentos no visiem darbiniekiem

\*\*\* 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)

\*\*\*\* Vidējais apmācības stundu skaits uz vienu darbinieku pieaugums skaidrojams ar biežāku darbinieku apmācību īstenošanu, kā arī koncerna darbinieku skaita samazinājumu šajā periodā salīdzinot ar iepriekšējo gadu.

Dati nav ārēji verificēti.

### S1-14: Darba aizsardzības rādītāji

Darba aizsardzības rādītāji	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
Pašu personāls, uz kuriem attiecas darba aizsardzības pārvaldības sistēma*	3311	2959	5084	4509
darbinieki, %	100%	100%	100%	100%
Nāves gadījumu skaits ar darbu saistītu traumu un slimību rezultātā**	0	0	0	0
darbinieki, %	0	0	0	0
citi, kas strādā uzņēmuma objektos, %	0	0	0	0
Reģistrējamo ar darbu saistīto nelaimes gadījumu skaits***	5	4	7	7
darbinieki, %	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
Attiecībā uz uzņēmuma darbiniekiem – reģistrējamo ar darbu saistīto slimības gadījumu (t.i., ar slimību) skaits***	11	6	13	22
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	165*****	831	188

\* 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 ar darbu saistīto 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.

\*\*\*\*\* Zaudēto darba dienu skaita samazinājums saistīts ar to, ka 2025. gadā reģistrētās traumas pārsvarā ir bijušas ar salīdzinoši vieglu ietekmi uz veselību, attiecīgi darbnespējas un zaudēto darba dienu skaits ir bijis mazāks nekā 2024. gadā.

Dati nav ārēji verificēti.

**S1-17: Incidenti, sūdzības un nopietna ietekme uz cilvēktiesībām**

Rādītāji par incidentiem, sūdzībām un nopietnu ietekmi uz cilvēktiesībām	VAS "Latvijas dzelzceļš"		Koncerns	
	2024.gads	2025.gads	2024.gads	2025.gads
Kopējais diskriminācijas (arī aizskaršanas) incidentu skaits, par kuriem ziņots pārskata periodā	0	2*	0	2*
Sūdzību skaits, kas iesniegtas, izmantojot kanālus, kuros pašu personāls var paust savas bažas	0	2	0	2
Sūdzību skaits, kas iesniegtas ESAO daudz nacionālo uzņēmumu valsts kontaktpunktam	0	0	0	0
Saistībā ar iepriekš atklātajiem incidentiem un sūdzībām piemērotais naudas sods, sankcijas un kaitējuma atlīdzības	0	0	0	0
Nopietnu cilvēktiesību incidentu skaits saistībā ar uzņēmuma personālu pārskata periodā	0	1	0	1
Saistībā ar tiem piemērotais naudas sods, sankcijas un kaitējuma atlīdzības	0	0	0	0

\* 2025. gadā VAS "Latvijas dzelzceļš" tika reģistrēti divi ar cilvēktiesībām saistīti incidenti (2024. gadā - 0). Konstatētie gadījumi tika izmeklēti un izvērtēti atbilstoši LDz iekšējām procedūrām un tika īstenoti pasākumi cilvēktiesību ievērošanas nodrošināšanai un pilnveidei. Ņemot vērā minēto, šie incidenti neietekmē VAS "Latvijas dzelzceļš" un Koncerna atbilstību ES Taksonomijas minimālo sociālo aizsargpasākumu kritērijiem.

An aerial photograph of a dense forest. A road with a few cars and a railway track with overhead power lines run parallel through the trees. The sky is overcast. A dark grey semi-transparent rectangle is overlaid on the left side of the image, containing white text.

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](mailto:kpmg@kpmg.lv)

## Ierobežota apliecinājuma ziņojums par VAS "Latvijas dzelzceļš" konsolidēto Ilgtspējas ziņojumu

### VAS "Latvijas dzelzceļš" akcionāriem

#### Ierobežotās pārbaudes secinājums

Mēs esam veikuši ierobežotas pārlicības uzdevumu, lai noteiktu, vai VAS "Latvijas dzelzceļš" un tās iekļauto meitas sabiedrību ("Koncerns") ilgtspējas ziņojums, kas ietverts vadības ziņojuma Ilgtspējas ziņojums sadaļā (no 18. līdz 212. lpp) ("Ilgtspējas ziņojums"), par gadu, kas noslēdzās 2025. 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.

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 2025. 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.

Mūsu secinājums par Ilgtspējas ziņojumu neattiecas uz jebkādu citu informāciju, kas uzrādīta kopā ar vai ietver Ilgtspējas ziņojumu un mūsu ziņojumu, t.sk. paziņojums par korporatīvo pārvaldību Koncernā, kas iekļauts Koncerna Ilgtspējas ziņojumā (no 42. līdz 64. lpp), kā arī Ilgtspējas ziņojumā ietvertā kvalitatīvā un kvantitatīvā informācija atsevišķi par mātes sabiedrību.

#### Secinājuma pamatojums

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) izdotais 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 sniegšanai.



### Citi apstākļi

Mūsu secinājums par Ilgtspējas ziņojumu neattiecas uz Ilgtspējas ziņojumā uzrādīto salīdzinošo informāciju par Koncernu par periodiem pirms gada, kas noslēdzās 2024. gada decembrī.

Mēs neizsakām iebildi attiecībā uz šo apstākli.

### Apstākļu akcentējums

Mēs vēršam uzmanību uz Ilgtspējas ziņojuma sadaļu *Koncerna radītās SEG emisijas*, kas skaidro, ka ierobežotas datu pieejamības, uzticamības un kvalitātes dēļ Koncerns nav aplēsis un uzrādījis emisijas četrās SEG emisiju 3. tvēruma kategorijās, kas, pēc Koncerna aplēsēm, varētu būt būtiskas attiecībā pret Koncerna SEG emisiju 3. tvēruma kopējām emisijām:

- Augšējā transportēšana un izplatīšana (4. kategorija);
- Pakārtotā transportēšana un izplatīšana (9. kategorija);
- Iepriekš iznomātie aktīvi (8. kategorija);
- Pakārtoti nomāti aktīvi (13. kategorija);

Attiecīgi kā minēts sadaļā *Koncerna radītās SEG emisijas*, 101. lpp., uzrādītās Koncerna kopējās SEG emisijas un kopējās Koncerna SEG emisiju 3. tvēruma emisijas par gadu, kas noslēdzās 2025. gada 31. decembrī, nav pilnīgas.

Mēs neizsakām iebildi attiecībā uz šo apstākli.

### 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 pamatot ietekmēt Koncerna finanšu stāvokli, finanšu rezultātus, naudas plūsmas, pieļūvi 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; un
- 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 pieņēmumiem 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 VAS "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 Procesa efektivitāti, ieskaitot tā iznākumu; un
- tādu procedūru izstrādi un izpildi, ar kurām var novērtēt, vai Process atbilst Koncerna sagatavotajam Procesa 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 tādu 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 Procesa 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 apliecinājuma 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; un
- 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

2026. gada 26. martā

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 2025. GADU

(EUR'000)

	Pielikums	2025. gads	2024. gads
Ieņēmumi	<a href="#">4</a>	201 189	233 738
Pārējie ieņēmumi	<a href="#">5</a>	20 503	23 658
<b>Pamatdarbības ieņēmumi kopā</b>		<b>221 692</b>	<b>257 396</b>
Preču, materiālu un pakalpojumu izmaksas	<a href="#">6</a>	(54 970)	(64 856)
Personāla izmaksas	<a href="#">7</a>	(118 676)	(133 171)
Nolietojums, amortizācija un vērtības samazinājums	<a href="#">8</a>	(46 317)	(86 108)
Pārējās izmaksas	<a href="#">9</a>	(7 349)	(8 334)
<b>Pamatdarbības izmaksas kopā</b>		<b>(227 312)</b>	<b>(292 469)</b>
<b>Pamatdarbības zaudējumi</b>		<b>(5 620)</b>	<b>(35 073)</b>
Finanšu ieņēmumi	<a href="#">10</a>	679	192
Finanšu izmaksas	<a href="#">10</a>	(3 155)	(4 557)
<b>Zaudējumi pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa</b>		<b>(8 096)</b>	<b>(39 438)</b>
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	<a href="#">11</a>	273	461
<b>Pārskata gada zaudējumi</b>		<b>(7 823)</b>	<b>(38 977)</b>

Pārskata gada zaudējumi atbilst pārskata gada apvienotajiem zaudējumiem.  
Pielikumi no [225.](#) līdz [271.](#) lapai ir šo konsolidēto finanšu pārskatu neatņemama sastāvdaļa.

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

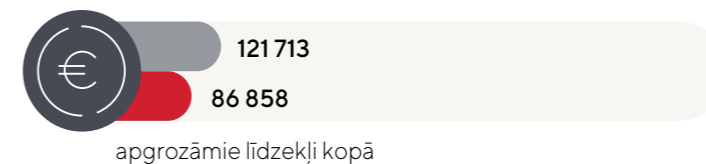
Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš"  
Finanšu direkcija, Finanšu direktore  
**T.Labzova-Ceicāne**



## KONSOLIDĒTAIS PĀRSKATS PAR FINANŠU STĀVOKLI 2025. GADA 31. DECEMBRĪ

(EUR'000)

Aktīvi	Pielikums	31.12.2025.	31.12.2024.
<b>Ilgtermiņa ieguldījumi</b>			
Pamatlīdzekļi	<a href="#">13</a>	657 162	637 608
Nemateriālie ieguldījumi	<a href="#">12</a>	6 095	3 958
Tiesības lietot aktīvus	<a href="#">14</a>	2 792	3 280
Avansa maksājumi par pamatlīdzekļiem un nemateriālajiem ieguldījumiem		24 588	25 139
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi		74	74
<b>Ilgtermiņa ieguldījumi kopā</b>		<b>690 711</b>	<b>670 059</b>
<b>Apgrozāmie līdzekļi</b>			
Krājumi	<a href="#">15</a>	12 103	13 525
Pārdošanai turēti ilgtermiņa ieguldījumi	<a href="#">16</a>	-	263
Pircēju un pasūtītāju parādi un citi debitori	<a href="#">17</a>	9 813	11 594
Uzkrātie ieņēmumi	<a href="#">18</a>	24 498	26 013
Nauda un naudas ekvivalenti	<a href="#">19</a>	40 444	70 318
<b>Apgrozāmie līdzekļi kopā</b>		<b>86 858</b>	<b>121 713</b>
<b>Aktīvi kopā</b>		<b>777 569</b>	<b>791 772</b>



● 2024. gads ● 2025. gads

(turpinājums nākamajā lapā)

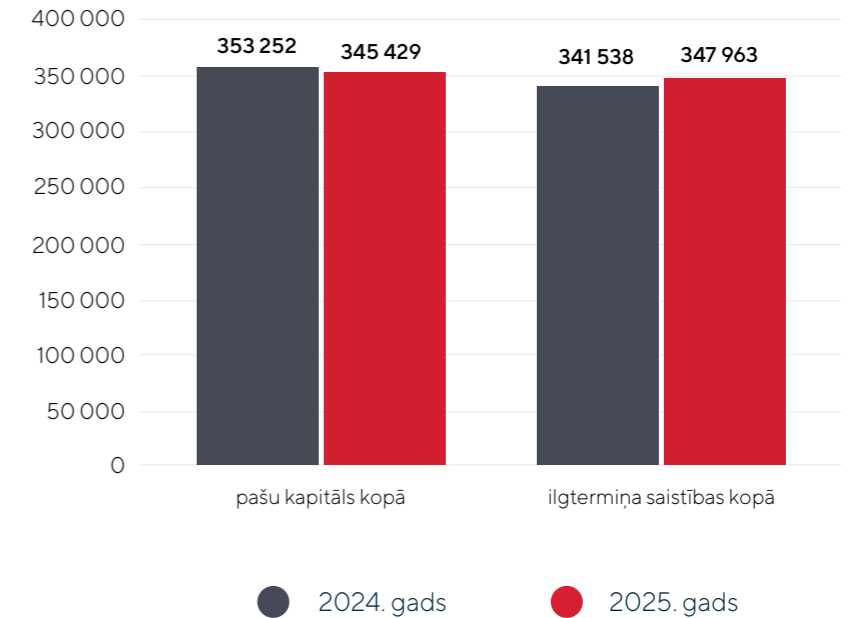


## Konsolidētais pārskats par finanšu stāvokli 2025. gada 31. decembrī (turpinājums)

(EUR'000)

Pasīvi	Pielikums	31.12.2025.	31.12.2024.
<b>Pašu kapitāls un saistības</b>			
<b>Pašu kapitāls</b>			
Uz Koncerna mātes sabiedrības akcionāriem attiecināmais:			
Akciju kapitāls (pamatkapitāls)	<a href="#">20</a>	374 420	374 420
Ilgtermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve	<a href="#">21</a>	24 247	26 224
Rezerves un nesegtie zaudējumi	<a href="#">21</a>	(53 238)	(47 392)
<b>Pašu kapitāls kopā</b>		<b>345 429</b>	<b>353 252</b>
<b>Saistības</b>			
<b>Ilgtermiņa saistības</b>			
Atliktā nodokļa saistības	<a href="#">11</a>	132	512
Uzkrājumi	<a href="#">22</a>	5 861	5 855
Aizņēmumi no kredītiestādēm	<a href="#">23</a>	49 036	67 605
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	<a href="#">24</a>	1 597	3 340
Parādi piegādātājiem un darbuņēmējiem		727	1 256
Nomas saistības		1 998	2 029
Nākamo periodu ieņēmumi	<a href="#">25</a>	288 612	260 941
<b>Ilgtermiņa saistības kopā</b>		<b>347 963</b>	<b>341 538</b>

(turpinājums nākamajā lapā)

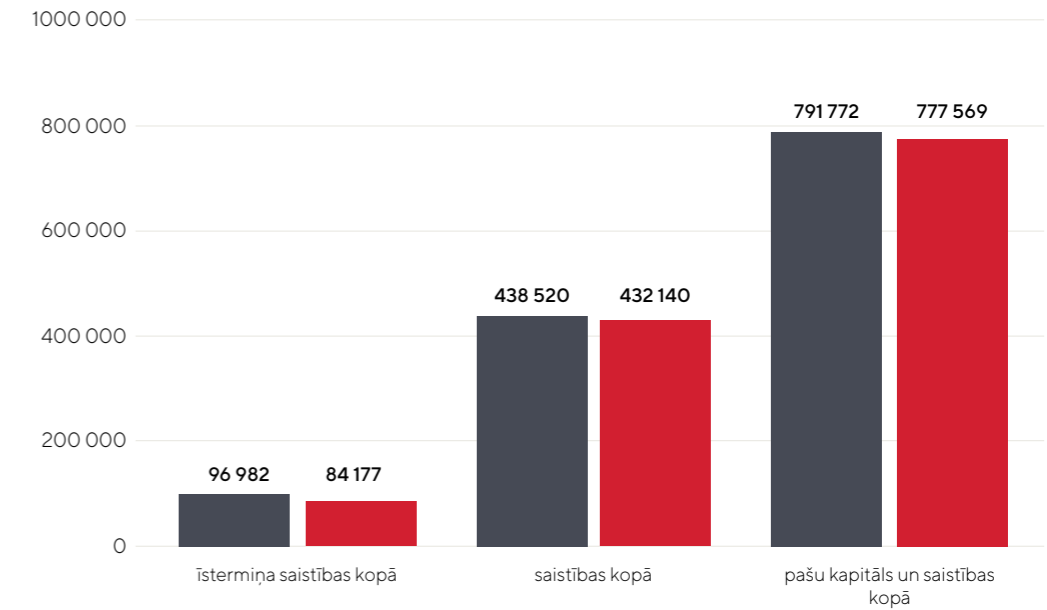




## Konsolidētais pārskats par finanšu stāvokli 2025. gada 31. decembrī (turpinājums)

(EUR'000)

Pasīvi	Pielikums	31.12.2025.	31.12.2024.
<b>Īstermiņa saistības</b>			
Aizņēmumi no kredītiestādēm	<a href="#">23</a>	26 492	35 343
Uzkrājumi	<a href="#">22</a>	1 257	2 158
Parādi piegādātājiem, darbuņēmējiem un pārējie kreditori		33 989	28 475
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	<a href="#">24</a>	7 787	15 670
Nomas saistības		714	1 147
Nākamo periodu ieņēmumi	<a href="#">25</a>	13 938	14 189
<b>Īstermiņa saistības kopā</b>		<b>84 177</b>	<b>96 982</b>
<b>Saistības kopā</b>		<b>432 140</b>	<b>438 520</b>
<b>Pašu kapitāls un saistības kopā</b>		<b>777 569</b>	<b>791 772</b>



● 2024. gads

● 2025. gads

Pielikumi no [225.](#) līdz [271.](#) lapai ir šo konsolidēto finanšu pārskatu neatņemama sastāvdaļa.

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 loceklisGada 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 nesegtie zaudējumi	Nesadalītā peļņa vai nesegtie zaudējumi	Pašu kapitāls kopā
<b>Par 2024. gadu</b>					
<b>01.01.2024.</b>	<b>327 622</b>	<b>26 493</b>	<b>41 345</b>	<b>(3 231)</b>	<b>392 229</b>
2023. gada zaudējumi pārvietoti uz iepriekšējo gadu nesadalīto peļņu	-	-	(3 231)	3 231	-
Pamatkapitāla palielināšana	46 798	-	-	-	46 798
Finanšu līdzsvars par 2022. gadu un 2023. gadu	-	-	(46 798)	-	(46 798)
<b>Darījumi ar Koncerna akcionāriem</b>	<b>46 798</b>	<b>-</b>	<b>(50 029)</b>	<b>3 231</b>	<b>-</b>
<b>Pārvērtēto pamatlīdzekļu norakstīšana</b>	<b>-</b>	<b>(269)</b>	<b>269</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Pārskata gada zaudējumi	-	-	-	(38 977)	(38 977)
<b>Pārskata gada apvienotie zaudējumi</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(38 977)</b>	<b>(38 977)</b>
<b>31.12.2024.</b>	<b>374 420</b>	<b>26 224</b>	<b>(8 415)</b>	<b>(38 977)</b>	<b>353 252</b>
<b>Par 2025. gadu</b>					
<b>01.01.2025.</b>	<b>374 420</b>	<b>26 224</b>	<b>(8 415)</b>	<b>(38 977)</b>	<b>353 252</b>
2024. gada zaudējumi pārvietoti uz iepriekšējo gadu nesegtajiem zaudējumiem	-	-	(38 977)	38 977	-
<b>Darījumi ar Koncerna akcionāriem</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(38 977)</b>	<b>38 977</b>	<b>-</b>
<b>Pārvērtēto pamatlīdzekļu norakstīšana</b>	<b>-</b>	<b>(1 977)</b>	<b>1 977</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Pārskata gada zaudējumi	-	-	-	(7 823)	(7 823)
<b>Pārskata gada apvienotie zaudējumi</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(7 823)</b>	<b>(7 823)</b>
<b>31.12.2025.</b>	<b>374 420</b>	<b>24 247</b>	<b>(45 415)</b>	<b>(7 823)</b>	<b>345 429</b>

Rīgā, datums skatāms laika zīmogā. Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

Pielikumi no 225. līdz 271. lapai ir šo konsolidēto finanšu pārskatu neatņemama sastāvdaļa.

A.Grinbergs  
Valdes priekšsēdētājsR.Pļavnieks  
Valdes loceklisGada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš"  
Finanšu direkcija, Finanšu direktore  
T.Labzova-Ceicāne

**KONSOLIDĒTAIS NAUDAS PLŪSMU PĀRSKATS PAR 2025. GADU**

(sagatavots, izmantojot netiešo metodi)

(EUR'000)

	Pielikums	2025. gads	2024. gads
<b>Pamatdarbības naudas plūsma</b>			
Zaudējumi pirms nodokļiem		(8 096)	(39 438)
<b>Korekcijas:</b>			
Pamatlīdzekļu nolietojums un citas vērtības samazinājuma korekcijas		30 761	66 156
Nemateriālo ieguldījumu amortizācija un citas vērtības samazinājuma korekcijas	<a href="#">12</a>	1 094	1 255
Peļņa vai zaudējumi no ārvalstu valūtas kursu svārstībām	<a href="#">5,9</a>	5	(35)
Pārējie procentu ieņēmumi un tamlīdzīgi ieņēmumi	<a href="#">10</a>	(679)	(192)
Procentu maksājumi un tamlīdzīgas izmaksas	<a href="#">10</a>	3 155	4 557
<b>Peļņa pirms apgrozāmo līdzekļu un īstermiņa kreditoru atlikumu izmaiņu ietekmes korekcijām</b>		<b>26 240</b>	<b>32 303</b>
<b>Korekcijas:</b>			
Debitoru parādu atlikumu samazinājums/ pieaugums		3 326	(21 249)
Krājumu atlikumu pieaugums		(713)	(854)
Piegādātājiem, darbuņēmējiem un pārējiem kreditoriem maksājamo parādu atlikumu samazinājums		(9 802)	(11 820)
<b>Bruto pamatdarbības naudas plūsma</b>		<b>19 051</b>	<b>(1 620)</b>
Izdevumi procentu maksājumiem		(4 440)	(5 662)
Izdevumi uzņēmumu ienākuma nodokļa maksājumiem	<a href="#">11</a>	(107)	(808)
<b>Pamatdarbības neto naudas plūsma</b>		<b>14 504</b>	<b>(8 090)</b>
<b>Ieguldīšanas darbības naudas plūsma</b>			
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu iegāde		(59 270)	(60 250)
Ieņēmumi no pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu pārdošanas		1 858	693
Saņemtās subsīdijas vai dotācijas (neto)	<a href="#">25</a>	41 299	36 844
Saņemtie procenti		673	180
<b>Ieguldīšanas darbības neto naudas plūsma</b>		<b>(15 440)</b>	<b>(22 533)</b>

(turpinājums nākamajā lapā)

**Konsolidētais naudas plūsmu pārskats par 2025. gadu**

(EUR'000)

	Pielikums	2025. gads	2024. gads
<b>Finansēšanas darbības naudas plūsma</b>			
Pamatkapitāla palielināšana		-	46 798
Saņemtie aizņēmumi		-	44 000
Izdevumi aizņēmumu atmaksāšanai	<a href="#">23</a>	(27 420)	(27 361)
Nomas saistību maksājumi		(1 519)	(1 688)
<b>Finansēšanas darbības neto naudas plūsma</b>		<b>(28 939)</b>	<b>61 749</b>
<b>Naudas un tās ekvivalentu izmaiņas pārskata gadā</b>		<b>(29 875)</b>	<b>31 126</b>
<b>Valūtas kursu svārstību rezultāts</b>		<b>1</b>	<b>(11)</b>
Naudas un tās ekvivalentu atlikums pārskata gada sākumā		70 318	39 203
<b>Naudas un tās ekvivalentu atlikums pārskata gada beigās</b>	<a href="#">19</a>	<b>40 444</b>	<b>70 318</b>

Pielikumi no [225.](#) līdz [271.](#) 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

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 Latvijā un Koncerna mātes sabiedrībai tajās ir tieša izšķiroša ietekme. Koncernā ietilpst:

Nosaukums	Darbības veids
SIA “LDZ CARGO”	kravu pārvadājumi ritošā sastāva uzturēšana un remonts, kravu ekspedēšanas pakalpojumi
SIA “LDZ apsardze”	apsardzes pakalpojumi
AS “LatRailNet”	infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšana
SIA “LDZ ritošā sastāva serviss”*	ritošā sastāva uzturēšana un remonts lokomotīvu, mehānismu nomas pakalpojumi
SIA “LDZ Loģistika”*	transporta ekspedīcijas un loģistikas pakalpojumi

\* Sākot ar 03.10.2025. SIA “LDZ CARGO” sastāvā

Līdz 2025. gada 3. oktobrim LDz piederēja arī SIA “LDZ ritošā sastāva serviss” un SIA “LDZ Loģistika”, kas reorganizācijas ceļā ir pievienotas pie SIA “LDZ CARGO”.

Līdz ar šo reorganizāciju ir noslēdzies 2025. gada pavasarī uzsāktais Koncerna meitas sabiedrību reorganizācijas process, kura mērķis ir gan vienkāršot Koncerna struktūru un samazināt izmaksas, gan arī izveidot SIA “LDZ CARGO” kā vienotu, spēcīgu, konkurētspējīgu un rentablu uzņēmumu. Reorganizācija veikta, pamatojoties uz Ministru kabineta 2025. gada 25. jūnija rīkojumu Nr. 373 “Par valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” izšķirošās ietekmes un līdzdalības izbeigšanu sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “LDZ ritošā sastāva serviss” un sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “LDZ Loģistika””. 2025. gada 3. oktobrī ir pieņemts Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra lēmums Nr. 6-12/86409 “Par reorganizācijas ierakstīšanu komercregistrā”.

Konsolidētos finanšu pārskatus paraksta LDz valde 2026. gada 26. martā. 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 kravas vagoniem kravu pārvadājumiem (iekļauti pamatlīdzekļos), piemērojot darbības turpināšanās principu.

Konsolidētie finanšu pārskati aptver laika periodu no 2025. 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 piemērojami jauni grāmatvedības standarti vai papildinājumi tajos:

- **Jaunas spēkā esošas prasības:**

Šajā tabulā ir uzskaitītas jaunākās izmaiņas SFPS grāmatvedības standartos, kas jāpiemēro Koncernam ar gada pārskata periodu, kas sākas 2025. gada 1. janvārī:

Spēkā stāšanās datums	Jauni vai papildināti standarti
2025. gada 1. janvārī	Nepietiekama apmaināmība – papildinājumi 21. SGS

Koncernam nav bijuši darījumi, kurus ietekmē jaunie spēkā esošie standarti vai to grozījumi, vai Koncerna uzskaites politikas jau atbilst jaunajām prasībām.

- **Turpmākas prasības:**

Šajā tabulā ir uzskaitītas jaunākās izmaiņas SFPS grāmatvedības standartos, kas jāpiemēro pārskata periodiem, kas sākas 2026. gada 1. janvārī (daļu no kuriem Eiropas Savienība vēl nav apstiprinājusi), un kuras ir atļauts piemērot agrāk pārskata periodos, kas sākas 2025. gada 1. janvārī. LDz nav piemērojis jaunus vai grozītos standartus agrāk.

Spēkā stāšanās datums	Jauni vai papildināti standarti	Apstiprināšanas datums ES
2026. gada 1. janvārī	Finanšu instrumentu klasifikācija un novērtēšana – Papildinājumi 9. SFPS un 7. SFPS	2025. gada 28. maijs (Komisijas Regula (ES) 2025/1047)
2026. gada 1. janvārī	Līgumi ar atsaucēm uz no dabas atkarīgu elektroenerģiju – Papildinājumi 9. SFPS un 7. SFPS	2025. gada 1. jūlijs (Komisijas Regula (ES) 2025/1266)
2026. gada 1. janvārī	Ikgadējie uzlabojumi SFPS grāmatvedības standartos – 11. izdevums	2025. gada 10. jūlijs (Komisijas Regula (ES) 2025/1331)
2027. gada 1. janvārī	18. SFPS “Informācijas sniegšana un atklāšana finanšu pārskatos”	2026. gada 13. februāris (Komisijas Regula (ES) 2026/338)
2027. gada 1. janvārī	19. SFPS “Meitas uzņēmumi bez publiskas atbildības: Informācijas atklāšana”	Vēl nav apstiprināti
Spēkā stāšanās datums ir atlikts uz nenoteiktu laiku	Aktīvu pārdošana vai ieguldīšana starp investoru un tam piederošo asociēto uzņēmumu vai kopuzņēmumu – Papildinājumi 10. SFPS un 28. SGS	Vēl nav apstiprināti



Koncerna Vadība pašlaik izvērtē iepriekš minēto jauno vai papildināto standartu potenciālo ietekmi uz konsolidētajiem finanšu pārskatiem. 18. SFPS "Informācijas sniegšana un atklāšana finanšu pārskatos" ietekme tiek vērtēta kā būtiska un tiek veikts sagatavošanās darbs šī standarta ieviešanai tā, lai sniegtu korektu un SFPS atbilstošu informāciju jau 2027. gada 1. ceturkšņa pārskatā.

LDz Vadība papildus jau minētajiem ir veikusi citu standartu un interpretāciju, kas stāsies spēkā, sākot ar 2026. 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 31.12.2025.	Valūtas vienības par 1 EUR 31.12.2024.
USD	1.175000	1.03890
CHF	0.931400	0.94120

## 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.

Vagonu 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 kapitāla 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 posteni saistītie nākotnes saimnieciskie labumi ieplūdis 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 īsākajā 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, tos uzskaita 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).

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 kredītqualitātē, 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 kredītqualitātes un kavējuma dienām, piemērojot sagaidāmo kredītzaudējumu procentu katrai attiecīgajai grupai. SKZ likmes ir aplēstas, ņemot vērā pēdējo trīs gadu maksājumu vēsturi, koriģējot šo rādītāju ar mērķi ņemt vērā informāciju par tagadni un nākotnes prognozēm.

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 darbuņēmējiem 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, izņemot gadījumus, kad Koncernam ir neatceļamas tiesības atlikt saistību izpildi vismaz 12 mēnešus pēc bilances datuma.

### 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 novocojušo, lēna apgrozījuma vai bojāto krājumu vērtības samazinājumam tiek izveidoti uzkrājumi vērtības norakstījumiem. Krājumiem, kas nav izmantoti ilgāk par gadu, tiek veidoti uzkrājumi 100% apjomā. Atsevišķos pamatotos gadījumos Koncerna sabiedrība, pieņemot lēmumu Sabiedrībā noteiktā kārtībā, atsevišķām krājumu grupām, piemēram, specializētajiem rezerves daļu krājumiem, krājumu aprites periodu var pagarināt līdz trīs gadiem. 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 tadā 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. Atceltos vērtības samazinājuma zaudējumus atzīst ieņēmumos, 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 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 koriģēta, 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 (attiecībā uz nosacīti sadalīto peļņu) – 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 dividēžu 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 izvērtējies, 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 preci ir piegādājis klientam un tas ir preci 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 pārvaldītājiem. 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 pasažierusegmenta 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.
- **Infrastrukturā pārvaldītāja papildpakalpojumi, t.sk. apkalpes vietu pakalpojumi** – kravas vagonu šķirošanas un komplektēšanas pakalpojumi (kravas vagonu apstrāde, veicot vai neveicot vilcienu formēšanu, kravas vagonu apstrāde pašapkalpošanās režīmā); līdz 2025. gada 1. novembrim kravas vagonu tehniskā apkope un apskate – kravas vagonu tehniskās pārbaudes pamatpakalpojumi un papildpakalpojumi, tekošais atkables 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, 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 pārvaldījumu 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 2023. gada 7. novembra 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 patēriņš 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 iesniedza tranzīta procedūras deklarācijas un noformēja preču pagaidu uzglabāšanas deklarācijas, kā arī veica citas muitas procedūras – tranzīts ieviešanas nodrošināšanas darbības. Pakalpojumus LDz sniedza līdz 2025. gada 1. augustam, no 2025. gada 1. augusta pakalpojumu nodrošina SIA “LDZ CARGO” 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 pārvadājumos;
  - no robežstacijas līdz pieostas stacijai vai sauszemes robežstacijai tranzīta pārvadājumos;
  - 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.



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PELŅAS VAI  
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU  
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA  
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU  
PĀRSKATS

FINANŠU  
PĀRSKATU  
PIELIKUMI

NEATKARĪGU  
REVIDENTU  
ZIŅOJUMS

- **Lokomotīvu remonta pakalpojumi** – ietver SIA “LDZ CARGO” (līdz 2025. gada 3. oktobrim “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 CARGO” (līdz 2025. gada 3. oktobrim “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 CARGO” (līdz 2025. gada 3. oktobrim “LDZ ritošā sastāva serviss”). 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 SIA “LDZ CARGO” (līdz 2025. gada 3. oktobrim “LDZ ritošā sastāva serviss”) 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 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, kravas vagonus un pārējos pamatlīdzekļus, kuri nav nepieciešami saimnieciskās darbības nodrošināšanai, iznomā pārvadātājiem un citām ar dzelzceļa sistēmas darbību saistītajām uzņēmēj sabiedrībām 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. Operatīvo līzingu gadījumā, kad Koncerns ir iznomātājs, nomas ieņēmumi tiek atzīti saskaņā ar 16. SFPS, nomas maksājumi tiek atzīti kā ieņēmumi sistemātiski, atbilstoši lineāram modelim, kā tiek gūts ekonomiskais labums no pamatlīdzekļa iznomāšanas.

#### 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

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 tas 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. Šādas izvērtējuma maiņas tiek veiktas tikai tad, kad noticis nozīmīgs notikums vai būtiska izmaiņa apstākļos, kas ir Koncerna kontrolē, un Koncerns ir pamatoti pārliecināts, ka izmantos izvēles iespēju, kas iepriekš netika iekļauta nomas termiņa noteikšanā, vai ka neizmantos izvēles iespēju, kas iepriekš tika iekļauta.

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.



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PELŅAS VAI  
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU  
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA  
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU  
PĀRSKATS

FINANŠU  
PĀRSKATU  
PIELIKUMI

NEATKARĪGU  
REVIDENTU  
ZIŅOJUMS

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.

### Īstermiņa noma un noma, kuras pamatā esošais aktīvs ir ar zemu vērtību

Nomas maksājumi, kas saistīti ar īstermiņa nomu vai nomu, kuras pamatā esošais aktīvs ir ar zemu vērtību, tiek atzīti kā izdevumi pēc lineārās metodes peļņas vai zaudējumu aprēķinā. Īstermiņa 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 un Daudzgaļu līgumam 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, neatmaksājami ieņēmumi no privātiem avotiem, kā arī valsts finansējums (attiecinīgajā 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.



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PELŅAS VAI  
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU  
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA  
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU  
PĀRSKATS

**FINANŠU  
PĀRSKATU  
PIELIKUMI**

NEATKARĪGU  
REVIDENTU  
ZIŅOJUMS

## 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 kopīga kontrole.

## 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 (korigējošie notikumi). Ja notikumi pēc pārskata gada beigām nav korigējoši, 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 2025. un 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 iepriekšējos pārskata periodos 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 infrastruktūras 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 2024. gadā tika atzīts vērtības samazinājums 11 iecirkņos par kopējo summu 67,8 miljoni EUR.

2024. gada pamatlīdzekļu vērtības samazinājuma galvenais cēlonis bija būtisks turpmāks kravu pārvadājumu kritums. 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.

2025. gadā veikta vērtības samazinājuma aprēķina atjaunošana ar aktuālajiem datiem, kur secināts, ka nav notikušas būtiskas izmaiņas, kas liktu atgriezt iepriekš atzīto vērtības samazinājumu vai atzīt papildus vērtības samazinājumu.

Nākotnes paredzamās naudas plūsmas noteiktas, balstoties uz 2025. gada faktiskajiem rādītājiem un 2026. gada budžetu, kā arī LDz Vidēja termiņa darbības stratēģijas projektā ietvertajiem finanšu rādītājiem 2026. – 2030. gadam. Diskontējot nākotnes plānotās naudas plūsmas, piemērota 7,50% 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. Vēl viens būtisks rādītājs, kas ietekmē vērtības samazinājuma apmēru, ir nākotnē plānoto kapitālieguldījumu apjoms.

WACC sasniedzot 7,94%, nākotnes izaugsmes likmei samazinoties līdz 1,46% vai EBITDA samazinoties par 5,00%, būtu atzīstams vērtības samazinājums. Tāpat 2030. gada kapitālieguldījumu apjomam palielinoties par 1 700 tūkst. EUR, būtu atzīstams vērtības samazinājums.

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 jutīgumu pret WACC izmaiņām, secināms, ka vērtības samazinājums jāatzīst WACC pārsniedzot 7,78% robežlielumu.



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PEĻŅAS VAI  
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU  
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA  
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU  
PĀRSKATS

FINANŠU  
PĀRSKATU  
PIELIKUMI

NEATKARĪGU  
REVIDENTU  
ZIŅOJUMS

Papildus LDz infrastruktūras aktīviem, Koncerna pārskatā identificētas naudu ienesošās vienības – kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas segments (to veido lielākoties SIA “LDZ CARGO” piederošie aktīvi) un apsardzes pakalpojumu segments. Bez LDz infrastruktūras aktīvu segmenta, vērtības samazinājuma pazīmes identificētas arī kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas segmentā.

Ņemot vērā to, ka pārskata gadā tika identificētas vērtības samazinājuma pazīmes kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas segmentā, tika veikts atgūstamās vērtības izvērtējums šim segmentam. Atgūstamā vērtība tika noteikta kā lielākais no lietošanas vērtības un patiesās vērtības mīnus pārdošanas izmaksas. Ņemot vērā to, ka aplēstā lietošanas vērtība bija zemāka nekā ieguldījuma bilances vērtība, tika veikts meitas sabiedrības neto aktīvu patiesās vērtības mīnus pārdošanas izmaksas izvērtējums.

Neto aktīvu patiesā vērtība noteikta katrai no aktīvu un īstermiņa saistību klasēm:

- Īstermiņa aktīviem (izņemot krājumus) un īstermiņa saistībām to bilances vērtība aptuveni atbilst to atgūstamajai vērtībai;
- Krājumu bilances vērtība izvērtēta kontekstā ar to neto realizācijas vērtību un uzskatāma par atbilstošu to atgūstamajai vērtībai;
- Savukārt pamatlīdzekļu vērtība pārbaudīta vadoties vai nu pēc sertificētu vērtētāju atzinumiem, kur tādi pieejami, vai salīdzinot aktīvus ar līdzīgiem tirgū pieejamajiem aktīviem. Ņemot vērā aktīvu grupu nozīmīgumu, padziļināti tika veikta pamatlīdzekļu grupas “Dzelzceļa transporta tehnoloģiskās iekārtas, mašīnas un ritošais sastāvs” un “Vagoni kravu pārvadājumiem” bilances uzskaites vērtību uz 2025. gada 31. decembri salīdzināšana ar šī brīža tirgus (biznesa) vērtību.

Izvērtējuma rezultātā secināts, ka neto aktīvu patiesā vērtība mīnus pārdošanas izmaksas ir aptuveni līdzīga ar to bilances vērtību, līdz ar to nav pamata atzīt vērtības samazinājumu.

Vagonus kravu pārvadājumiem uzskaita pēc pārvērtēšanas metodes un šie pamatlīdzekļi tiek pārvērtēti ne retāk kā reizi piecos gados, ievērojot to, ka SIA “LDZ CARGO” veica pamatlīdzekļu grupas “Vagoni kravas pārvadājumiem” vērtēšanu 2022. gadā, izmantojot tirgus metodi. 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 teknikai. Pamatlīdzekļu grupa “Vagoni kravu pārvadājumiem” tiek uzrādīta atbilstoši 2022. gada vērtējumam, ņemot vērā uzkrāto

nolietojumu. Ņemot vērā pamatlīdzekļu vērtības samazinājuma izvērtējuma mērķiem veikto, secināts, ka vagonu kravu pārvadājumiem patiesā vērtība būtiski neatšķiras no to uzskaites vērtības, tomēr ņemot vērā tirgus svārstības, 2026. gadā plānots veikt šīs kategorijas pārvērtēšanu.

### Finanšu līdzsvara maksājums

LDz galvenais uzdevums ir nodrošināt drošu dzelzceļa satiksmi valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā un apstākļus, ka dzelzceļa ekspluatācijas drošība tiek kopumā uzturēta un, kad tas ir iespējams, pastāvīgi paaugstināta, ievērojot Eiropas Savienības un Latvijas tiesību aktu un starptautisko noteikumu prasības. Šī uzdevuma nodrošināšanai ir noslēgts Daudzgaļu līgums ar Satiksmes ministriju, kurā ir paredzēta kārtība finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Atbilstoši līgumam normālos saimnieciskās darbības apstākļos piecu gadu laikā, sākot ar 2025. gadu, valsts nodrošinās, ka infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskatā ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņas no citas komercdarbības, neatmaksājamiem ieņēmumiem no privātiem avotiem, kā arī no valsts finansējuma, attiecīgā gadījumā iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus, ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem. Līdzekļus Infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaram plāno valsts budžeta sagatavošanas procesā, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas.

Kritēriji, lai LDz saņemtu finanšu līdzsvara maksājumu, ir Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgaļu līgumā noteikto finanšu līdzsvara nosacījumu neizpilde. Ņemot vērā to, ka 2025. gadā LDz neizpildīja Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgaļu līgumā paredzētos finanšu līdzsvara nosacījumus, attiecīgi izpildījās kritēriji Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgaļu līgumā paredzēto finanšu līdzsvara maksājumu saņemšanai.

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 2025. gadu ir iekļauts 2026. gada valsts budžetā 24 498 tūkst. EUR apmērā, apliecina 2025. gada ieņēmumu atzīšanas pamatotību.



#### 4. Ieņēmumi

(EUR'000)

Darbības veidi	2025. gads	2024. gads
<b>Ieņēmumi no klientu līgumiem (15. SFPS):</b>		
<i>Ieņēmumi atzīti perioda laikā:</i>		
Kravu pārvadājumi	60 861	76 201
Maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu	19 082	21 373
Ekspedīcijas pakalpojumi	3 472	10 365
Ritošā sastāva remontdarbi un tehniskā apkope	4 199	4 867
Infrastruktūras pārvaldītāja papildpakalpojumi	3 055	4 770
Apsardzes pakalpojumi	3 053	3 667
Specifiskie pakalpojumi, kas saistīti ar infrastruktūras apkalpošanu un remontu	2 425	1 285
Pakalpojumi pasažieru stacijās	1 096	1 095
Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšana	1 133	1 064
Principāla pakalpojumi	510	899
Būvniecības pakalpojumi	190	238
Vilces nodrošināšanas pakalpojumi	93	19
Citi pakalpojumi	4 392	3 135
<i>Kopā atzīti perioda laikā</i>	<i>103 561</i>	<i>128 978</i>
<i>Ieņēmumi atzīti noteiktā brīdī</i>		
Elektroenerģijas sadales un tirdzniecības pakalpojumi	8 035	7 793
Degvielas un eļļas realizācija	5 044	5 984
Elektronisko sakaru pakalpojumi	567	588
Informācijas tehnoloģiju pakalpojumi	471	500
<i>Kopā atzīti noteiktā brīdī</i>	<i>14 117</i>	<i>14 865</i>
<b>Kopā ieņēmumi no klientu līgumiem (15. SFPS)</b>	<b>117 678</b>	<b>143 843</b>

(turpinājums nākamajā lapā)

**Ieņēmumi** (turpinājums)

(EUR'000)

Darbības veidi	2025. gads	2024. gads
<b>Cita veida ieņēmumi (16. SFPS):</b>		
Kravas vagonu noma	6 572	10 210
Citu aktīvu nomas pakalpojumi	2 760	3 000
<b>Kopā cita veida ieņēmumi (16. SFPS)</b>	<b>9 332</b>	<b>13 210</b>
<b>Cita veida ieņēmumi (20. SGS):</b>		
Ieņēmumi par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu (valsts budžeta finansējums)	49 368	50 474
Ieņēmumi finanšu līdzsvara nodrošināšanai**	24 498	26 013
Ieņēmumi par apkalpes vietu uzturēšanu (valsts budžeta finansējums)	313	198
<b>Kopā cita veida ieņēmumi (20. SGS)</b>	<b>74 179</b>	<b>76 685</b>
<b>Kopā*</b>	<b>201 189</b>	<b>233 738</b>

\* t.sk. ieņēmumi sadalījumā pa ģeogrāfiskajiem tirgiem:

<i>Latvijas Republika</i>	188 665	219 574
<i> citas ES dalībvalstis</i>	12 314	13 152
<i> pārējās valstis</i>	210	1 012

\*\*Nepieciešamais LDz finanšu līdzsvara maksājums 24 498 tūkst. EUR apmērā, kas saņemams 2026. gada laikā, atzīts finanšu stāvokļa pārskatā kā "Uzkrātie ieņēmumi", pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgadņu līgumā noteiktajām saistībām un pienākumiem. Finanšu līdzsvars atzīts, vadoties pēc SFPS Grāmatvedības standartu vadlīnijām un tādā apmērā, kā tas paredzēts likuma "Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam" 72. pantā. Finanšu līdzsvara segšanas pieprasījums tiks sniegts pēc LDz gada pārskata apstiprināšanas Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgadņu līgumā noteiktajā kārtībā.

2025. gadā finanšu līdzsvara nodrošināšanai LDz no valsts budžeta saņēma 26 013 tūkst. EUR maksājumu par 2024. gadu.



## 5. Pārējie ieņēmumi

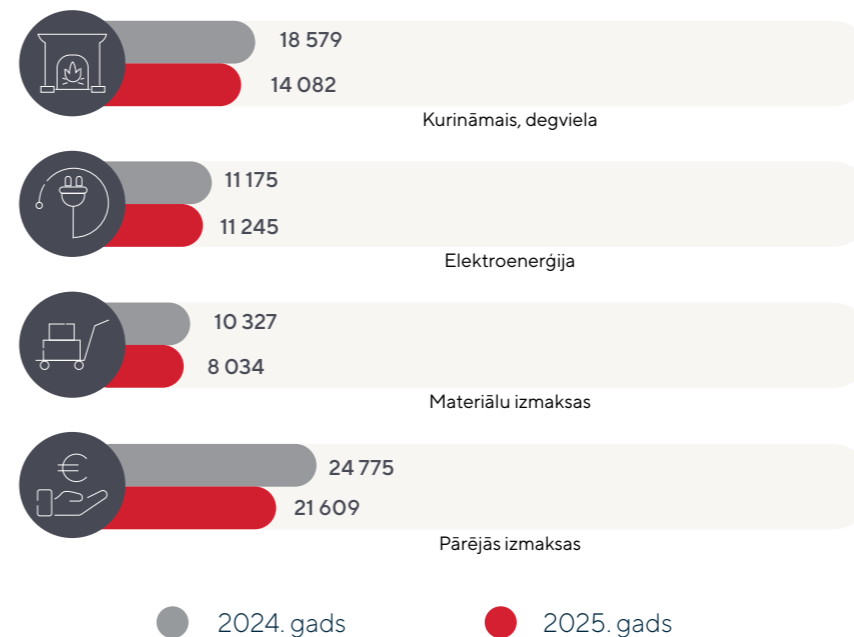
(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
Nākamo periodu ieņēmumu pakāpeniska atzīšana	13 866	19 151
Maksājumi no citām dzelzceļu administrācijām par kompleksajiem norēķiniem	2 375	1 875
Peļņa no pamatlīdzekļu pārdošanas	1 463	511
Ieņēmumi no nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas	207	439
Peļņa no krājumu pārdošanas	844	405
Soda un kavējuma nauda	371	257
Valūtas kursu svārstības	-	35
Uzkrājumu samazināšana (skat. <a href="#">22. pielikumu</a> )	129	27
Citi ieņēmumi	1 248	958
<b>Kopā</b>	<b>20 503</b>	<b>23 658</b>

## 6. Preču, materiālu un pakalpojumu izmaksas

(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
Kurināmais, degviela	14 082	18 579
Elektroenerģija	11 245	11 175
Materiālu izmaksas	8 034	10 327
Pārējās izmaksas	21 609	24 775
<b>Kopā</b>	<b>54 970</b>	<b>64 856</b>





## 7. Personāla izmaksas

(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
Darba samaksa	91 636	99 736
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	22 349	24 744
Atlaišanas pabalsti	3 444	5 584
Pārējās sociālās apdrošināšanas izmaksas	2 603	3 001
Darbinieku papildpensiju apdrošināšana	255	486
Uzkrātās saistības atvaļinājumiem	(1 666)	(533)
Citas personāla izmaksas	55	153
<b>Kopā</b>	<b>118 676</b>	<b>133 171</b>
no tā atlīdzība Koncerna sabiedrību valdes un padomes locekļiem	1 486	1 701
<i>t.sk. atlīdzība par darbu</i>	<i>1 206</i>	<i>1 376</i>
<i>valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas</i>	<i>280</i>	<i>325</i>

Vidējais Koncernā  
nodarbināto skaits  
2025. gadā



4 959

Vidējais Koncernā  
nodarbināto skaits  
2024. gadā



5 742

## 8. Nolietojums, amortizācija un vērtības samazinājums

(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums	44 732	53 025
Nolietojums tiesībām lietot aktīvus	1 432	1 592
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu vērtības samazinājums	-	31 213
Uzkrājumu izmaiņas novecojušiem materiāliem	136	328
Vērtības izmaiņas, kas saistītas ar vagonu neatgriešanas risku no Ukrainas teritorijas	17	(50)
<b>Kopā</b>	<b>46 317</b>	<b>86 108</b>



## 9. Pārējās izmaksas

(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
Maksājumi citām dzelzceļu administrācijām par kompleksajiem norēķiniem	4 079	4 363
Uzkrājumu nedrošiem parādiem palielināšana (skat. <a href="#">17. pielikumu</a> )	1 320	1 256
“Latvijas dzelzceļš” koncerna koplīgumā paredzētās izmaksas	490	729
Uzkrājumi paredzamajiem kredītzaudējumiem (skat. <a href="#">17. pielikumu</a> )	360	-
Zaudējumi no pamatlīdzekļu likvidācijas un nepabeigtās celtniecības izslēgšanas	303	1 070
Soda un kavējuma nauda	196	129
Uzkrājumu palielinājums un izmantošana, neto (skat. <a href="#">22. pielikumu</a> )	134	105
Izdevumi par nodarītiem zaudējumiem	76	432
Uzņēmumu ienākuma nodoklis no nosacīti sadalītās peļņas	18	17
Valūtas konvertācija	14	11
Valūtas kursu svārstības	5	-
Citas izmaksas	354	222
<b>Kopā</b>	<b>7 349</b>	<b>8 334</b>

## 10. Finanšu ieņēmumi un izmaksas, neto

(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
<b>Finanšu ieņēmumi</b>	<b>679</b>	<b>192</b>
Citi procentu ieņēmumi	679	192
<b>Finanšu izmaksas</b>	<b>(3 155)</b>	<b>(4 557)</b>
Bankas procenti, t.sk. ilgtermiņa kredīta procenti	(3 869)	(4 874)
Kapitalizētie procentu maksājumi par aizņēmumiem	1 171	1 006
Procentu izmaksas nomas darījumos	(85)	(70)
Kavējuma naudas par nodokļu samaksas termiņa pagarināšanu	(372)	(619)
<b>Finanšu izmaksas, neto</b>	<b>(2 476)</b>	<b>(4 365)</b>



## 11. Uzņēmumu ienākumu nodoklis

### Pārskata gada uzņēmumu ienākuma nodokļa kustība

(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
Aprēķināts par pārskata gadu	107	808
Samaksāts pārskata gadā	(107)	(808)

### Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa izdevumi

Koncerna atliktais nodoklis tiek rēķināts par nākotnē maksājamo uzņēmumu ienākuma nodokli no meitas sabiedrību 2025. gada nesadalītās peļņas, kuru plānots samaksāt mātes sabiedrībai dividendēs turpmākajos gados, par pamatu ņemot valstī noteikto dividenžu apmēru no valsts kapitālsabiedrībām.

(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistības uz gada sākumu	512	1781
Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistību samazinājums	(380)	(1269)
<b>Atliktā uzņēmumu ienākuma nodokļa saistības uz gada beigām</b>	<b>132</b>	<b>512</b>

## 12. Nemateriālie ieguldījumi

Nemateriālie aktīvi ir datorprogrammatūra.

(EUR'000)

Licences un tiesības	2025. gads	2024. gads
<b>Sākotnējā vērtība uz gada sākumu</b>	<b>18 124</b>	<b>17 069</b>
legādāts	253	1152
Izslēgts	(1 530)	(97)
<b>Sākotnējā vērtība uz gada beigām</b>	<b>16 847</b>	<b>18 124</b>
<b>Uzkrātais nolietojums uz gada sākumu</b>	<b>14 599</b>	<b>13 441</b>
Aprēķinātais nolietojums	1 094	1 255
Izslēgts	(1 530)	(97)
<b>Uzkrātais nolietojums uz gada beigām</b>	<b>14 163</b>	<b>14 599</b>
<b>Vērtības samazinājums</b>	<b>(16)</b>	<b>(16)</b>
<b>Atlikusī vērtība uz gada sākumu</b>	<b>3 509</b>	<b>3 612</b>
<b>Atlikusī vērtība uz gada beigām</b>	<b>2 668</b>	<b>3 509</b>
Nemateriālie ieguldījumi nepabeigtos objektos	3 427*	449
<b>Nemateriālie ieguldījumi uz gada beigām</b>	<b>6 095</b>	<b>3 958</b>

\*no tiem pārklasificēti no pamatlīdzekļu nepabeigtās celtniecības izmaksām 2 559 tūkst. EUR (skat.13. pielikumu)



## 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
<b>Sākotnējā vērtība/pārvērtēts 01.01.2025.</b>	<b>1 308</b>	<b>164 175</b>	<b>661 746</b>	<b>172</b>	<b>417 698</b>	<b>179 881</b>	<b>28 740</b>	<b>31 711</b>	<b>67 505</b>	<b>1 552 936</b>
Pamatlīdzekļu iegāde un izveidošana	-	17 499	1 015	-	4 416	1 461	836	1 738	39 879	66 844
Pārklasificēti no pārdošanai turētiem aktīviem	-	-	-	-	236*	-	-	-	-	236
Pārklasificēts (skat. 12. pielikumu)	-	-	-	-	-	-	-	-	(2 559)	(2 559)
Pamatlīdzekļu norakstīšana	(40)	(1 337)	(391)	(48)	(3 735)	(3 105)	(583)	(1 625)	(53)	(10 917)
<b>Sākotnējā vērtība/pārvērtēts 31.12.2025.</b>	<b>1 268</b>	<b>180 337</b>	<b>662 370</b>	<b>124</b>	<b>418 615</b>	<b>178 237</b>	<b>28 993</b>	<b>31 824</b>	<b>104 772</b>	<b>1 606 540</b>
<b>Uzkrātais nolietojums 01.01.2025.</b>	<b>-</b>	<b>68 281</b>	<b>385 183</b>	<b>154</b>	<b>212 491</b>	<b>101 424</b>	<b>23 060</b>	<b>22 587</b>	<b>-</b>	<b>813 180</b>
Aprēķinātais nolietojums	-	4 730	18 588	16	14 306	3 405	1 402	1 367	-	43 814
Nolietojuma norakstīšana	-	(1 098)	(364)	(49)	(2 008)	(2 513)	(573)	(1 522)	-	(8 127)
<b>Uzkrātais nolietojums 31.12.2025.</b>	<b>-</b>	<b>71 913</b>	<b>403 407</b>	<b>121</b>	<b>224 789</b>	<b>102 316</b>	<b>23 889</b>	<b>22 432</b>	<b>-</b>	<b>848 867</b>
<b>Vērtības samazinājums 01.01.2025.</b>	<b>(11)</b>	<b>(7 586)</b>	<b>(77 804)</b>	<b>-</b>	<b>(15 688)</b>	<b>(238)</b>	<b>(520)</b>	<b>(301)</b>	<b>-</b>	<b>(102 148)</b>
Vērtības samazinājuma korekcija norakstītajiem pamatlīdzekļiem**	-	26	2	-	1 611	-	-	15	-	1 654
Vērtības izmaiņas, kas saistītas ar vagonu neatgriešanas risku no Ukrainas teritorijas***	-	-	-	-	-	(17)	-	-	-	(17)
<b>Vērtības samazinājums 31.12.2025.</b>	<b>(11)</b>	<b>(7 560)</b>	<b>(77 802)</b>	<b>-</b>	<b>(14 077)</b>	<b>(255)</b>	<b>(520)</b>	<b>(286)</b>	<b>-</b>	<b>(100 511)</b>
<b>Atlikusī vērtība 01.01.2025.</b>	<b>1 297</b>	<b>88 308</b>	<b>198 759</b>	<b>18</b>	<b>189 519</b>	<b>78 219</b>	<b>5 160</b>	<b>8 823</b>	<b>67 505</b>	<b>637 608</b>
<b>Atlikusī vērtība 31.12.2025.</b>	<b>1 257</b>	<b>100 864</b>	<b>181 161</b>	<b>3</b>	<b>179 749</b>	<b>75 666</b>	<b>4 584</b>	<b>9 106</b>	<b>104 772</b>	<b>657 162</b>

\*Divas 2TE10U un 2TE10M sērijas maģistrālās dīzeļlokomotīves par kopējo summu EUR 263 tūkst. EUR, kuras 2024. gada 31. decembrī tika pārklasificētas no pamatlīdzekļiem uz pārdošanai turētiem ilgtermiņa ieguldījumiem, 2025. gadā netika atsavinātas, līdz ar to tās tika pārklasificētas no pārdošanai turētiem ilgtermiņa ieguldījumiem uz pamatlīdzekļiem, samazinot to vērtību par aprēķināto nolietojuma summu 27 tūkst. EUR. Rezultātā izmaksu postenis "nolietojums" tika palielināts par 27 tūkst. EUR, bet pamatlīdzekļu kustības tabulā pārklasificētās dīzeļlokomotīves iekļautas atlikušajā vērtībā 236 tūkst. EUR.

\*\*Pārskata gadā veikta pamatlīdzekļu norakstīšana un pamatlīdzekļu vērtības samazinājuma izslēgšana, kuriem vērtības samazinājums tika atzīts iepriekšējos gados.

\*\*\*Vērtības izmaiņas uz pārskata gada beigām atzīts par 8 individuāliem aktīviem (vagoniem) 255 tūkst. EUR apmērā (2024. gadā – 6 individuāliem aktīviem (vagoniem) 238 tūkst. EUR apmērā), kas saistīts ar zaudējumiem, kuri radās sakarā ar vagonu neatgriešanas risku no Ukrainas teritorijas.

LDz valdījumā atrodas uz Satiksmes ministrijas vārda reģistrēta zeme 15 tūkst. hektāru platībā (dzelzceļa zemes nodalījuma josla, kas ir dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūras sastāvdaļa un paredzēta dzelzceļa infrastruktūras objektu izvietojšanai, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un drošu ekspluatāciju).



(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
<b>Sākotnējā vērtība/pārvērtēts 01.01.2024.</b>	<b>1 361</b>	<b>153 933</b>	<b>648 853</b>	<b>179</b>	<b>402 386</b>	<b>176 538</b>	<b>28 205</b>	<b>31 639</b>	<b>56 337</b>	<b>1 499 431</b>
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. <a href="#">16. pielikumu</a> )	-	-	-	-	(3 629)	-	-	-	-	(3 629)
<b>Sākotnējā vērtība/pārvērtēts 31.12.2024.</b>	<b>1 308</b>	<b>164 175</b>	<b>661 746</b>	<b>172</b>	<b>417 698</b>	<b>179 881</b>	<b>28 740</b>	<b>31 711</b>	<b>67 505</b>	<b>1 552 936</b>
<b>Uzkrātais nolietojums 01.01.2024.</b>	<b>-</b>	<b>65 373</b>	<b>363 136</b>	<b>132</b>	<b>200 946</b>	<b>98 270</b>	<b>19 966</b>	<b>22 063</b>	<b>-</b>	<b>769 886</b>
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. <a href="#">16. pielikumu</a> )	-	-	-	-	(3 366)	-	-	-	-	(3 366)
<b>Uzkrātais nolietojums 31.12.2024.</b>	<b>-</b>	<b>68 281</b>	<b>385 183</b>	<b>154</b>	<b>212 491</b>	<b>101 424</b>	<b>23 060</b>	<b>22 587</b>	<b>-</b>	<b>813 180</b>
<b>Vērtības samazinājums 01.01.2024.</b>	<b>(38)</b>	<b>(3 939)</b>	<b>(22 799)</b>	<b>-</b>	<b>(6 991)</b>	<b>(288)</b>	<b>(484)</b>	<b>(194)</b>	<b>-</b>	<b>(34 733)</b>
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
<b>Vērtības samazinājums 31.12.2024.</b>	<b>(11)</b>	<b>(7 586)</b>	<b>(77 804)</b>	<b>-</b>	<b>(15 688)</b>	<b>(238)</b>	<b>(520)</b>	<b>(301)</b>	<b>-</b>	<b>(102 148)</b>
<b>Atlikusī vērtība 01.01.2024.</b>	<b>1 323</b>	<b>84 621</b>	<b>262 918</b>	<b>47</b>	<b>194 449</b>	<b>77 980</b>	<b>7 755</b>	<b>9 382</b>	<b>56 337</b>	<b>694 812</b>
<b>Atlikusī vērtība 31.12.2024.</b>	<b>1 297</b>	<b>88 308</b>	<b>198 759</b>	<b>18</b>	<b>189 519</b>	<b>78 219</b>	<b>5 160</b>	<b>8 823</b>	<b>67 505</b>	<b>637 608</b>

**14. Tiesības lietot aktīvus**

(EUR'000)

	Tiesības lietot zemes gabalus	Tiesības lietot ēkas un būves	Tiesības lietot pārējos pamatlīdzekļus	Kopā
<b>Sākotnējā vērtība 01.01.2025.</b>	<b>172</b>	<b>1 968</b>	<b>2 542</b>	<b>4 682</b>
Jaunie nomas līgumi	-	-	590	590
Grozījumi līgumos	47	7	(5)	49
Līgumu izbeigšana	(9)	(78)	(562)	(649)
<b>Sākotnējā vērtība 31.12.2025.</b>	<b>210</b>	<b>1 897</b>	<b>2 565</b>	<b>4 672</b>
<b>Uzkrātais nolietojums 01.01.2025.</b>	<b>49</b>	<b>254</b>	<b>1 099</b>	<b>1 402</b>
Aprēķinātais nolietojums	73	502	857	1 432
Nolietojuma norakstīšana	(3)	(92)	(859)	(954)
<b>Uzkrātais nolietojums 31.12.2025.</b>	<b>119</b>	<b>664</b>	<b>1 097</b>	<b>1 880</b>
<b>Atlikusī vērtība 01.01.2025.</b>	<b>123</b>	<b>1 714</b>	<b>1 443</b>	<b>3 280</b>
<b>Atlikusī vērtība 31.12.2025.</b>	<b>91</b>	<b>1 233</b>	<b>1 468</b>	<b>2 792</b>

Pārskata periodā Koncerna izmaksas saistībā ar noslēgtajiem nomas līgumiem ir 557 tūkst. EUR (2024. gadā – 728 tūkst. EUR). Šīs izmaksas ietver maksājumus par līgumiem, kas saskaņā ar 16. SFPS netiek atzīti par tiesībām lietot aktīvus un saistībām (īstermiņa noma).



(EUR'000)

	Tiesības lietot zemes gabalus	Tiesības lietot ēkas un būves	Tiesības lietot pārējos pamatlīdzekļus	Kopā
<b>Sākotnējā vērtība 01.01.2024.</b>	<b>497</b>	<b>4 556</b>	<b>4 604</b>	<b>9 657</b>
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)
<b>Sākotnējā vērtība 31.12.2024.</b>	<b>172</b>	<b>1 968</b>	<b>2 542</b>	<b>4 682</b>
<b>Uzkrātais nolietojums 01.01.2024.</b>	<b>311</b>	<b>2 430</b>	<b>3 338</b>	<b>6 079</b>
Aprēķinātais nolietojums	57	520	1 051	1 628
Nolietojuma norakstīšana	(319)	(2 696)	(3 290)	(6 305)
<b>Uzkrātais nolietojums 31.12.2024.</b>	<b>49</b>	<b>254</b>	<b>1 099</b>	<b>1 402</b>
<b>Atlikusī vērtība 01.01.2024.</b>	<b>186</b>	<b>2 126</b>	<b>1 266</b>	<b>3 578</b>
<b>Atlikusī vērtība 31.12.2024.</b>	<b>123</b>	<b>1 714</b>	<b>1 443</b>	<b>3 280</b>



## 15. Krājumi

(EUR'000)

	31.12.2025.	31.12.2024.
Rezerves daļas	7 427	8 634
Ceļa virsbūves materiāli	4 489	4 528
Citi materiāli	3 666	3 200
Kurināmais un degviela	1 125	1 518
Avansa maksājumi par krājumiem	60	100
Nepabeigtie ražojumi un pasūtījumi	-	116
Pārējie krājumi	12	32
<b>Bruto uzskaites vērtība</b>	<b>16 779</b>	<b>18 128</b>
Uzkrājumi novecojušiem krājumiem	(4 676)	(4 603)
<b>Bilances vērtība</b>	<b>12 103</b>	<b>13 525</b>

### Uzkrājumu novecojušiem krājumiem kustība:

(EUR'000)

	2025.	2024.
Uzkrājumi novecojušiem krājumiem uz gada sākumu	4 603	4 417
Uzkrājumu samazinājums krājumu izmantošanas dēļ	(365)	(583)
Uzkrājumu samazinājums saistībā ar krājumu norakstīšanu	(11)	(7)
Papildu uzkrājumu izveide novecojušiem krājumiem	449	776
<b>Uzkrājumi novecojušiem krājumiem uz gada beigām</b>	<b>4 676</b>	<b>4 603</b>

2025. gada laikā izmaksās tika atzīti krājumi 22 116 tūkst. EUR vērtībā (2024. gadā: 28 906 tūkst. EUR). Šīs izmaksas iekļautas postenī "Preču, materiālu un pakalpojumu izmaksas".

## 16. Pārdošanai turēti ilgtermiņa ieguldījumi

(EUR'000)

	31.12.2025.	31.12.2024.
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 pārklasificētas no pamatlīdzekļiem atlikušajā vērtībā, kas ir zemāka nekā patiesā vērtība, no kuras atskaitīti pārdošanas izdevumi, uz pārdošanai turētiem aktīviem. Vadība aktīvi veica ar šo divu lokomotīvu pārdošanu saistītās darbības un tai bija nolūks gada laikā pabeigt šo aktīvu realizāciju. Lēmumu par atlikušo 8 lokomotīvu atsavināšanas uzsākšanu, t.sk. par to pārklasificēšanu uz pārdošanai turētiem aktīviem, bija paredzēts pieņemt, ievērojot tirgus tendences pēc pirmo divu lokomotīvu izsoles rezultātiem.

SIA "LDZ CARGO" 2025. gada 2. oktobrī reorganizācijas rezultātā tika pārņemti pārdošanai turēti ilgtermiņa ieguldījumi – divas 2TE10U un 2TE10M sērijas maģistrālās dīzeļlokomotīves par kopējo summu 263 tūkst. EUR, kuras SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" uz 2024. gada 31. decembri pārklasificēja no pamatlīdzekļiem uz pārdošanai turētiem ilgtermiņa ieguldījumiem. Šīs lokomotīves 2025. gadā netika atsavinātas, tādēļ tās tika pārklasificētas no pārdošanai turētiem ilgtermiņa ieguldījumiem uz pamatlīdzekļiem, samazinot to vērtību par aplēsto nolietojuma summu 27 tūkst. EUR. Rezultātā izmaksu postenis "Nolietojums" tika palielināts par 27 tūkst. EUR, bet pamatlīdzekļu kustības tabulā pārklasificētās dīzeļlokomotīves iekļautas atlikušajā vērtībā 236 tūkst. EUR.

**17. Pircēju un pasūtītāju parādi un citi debitori**

(EUR'000)

	31.12.2025.	31.12.2024.
Pircēju un pasūtītāju parādi	7 799	8 775
Nedrošie debitoru parādi	3 586	2 404
Pievienotās vērtības nodokļa pārmaxsa	582	1 028
Pārējie debitori	1 792	1 791
<b>Bruto uzskaites vērtība</b>	<b>13 759</b>	<b>13 998</b>
Sagaidāmie kredītzaudējumi	(3 946)	(2 404)
<b>Bilances vērtība</b>	<b>9 813</b>	<b>11 594</b>

**Uzkrājumu sagaidāmiem kredītzaudējumiem kustība:**

(EUR'000)

	2025. gads	2024. gads
Uzkrājumi sagaidāmiem kredītzaudējumiem uz gada sākumu	2 404	1 157
Uzkrājumu izmaiņas debitoru parādiem bez būtiskiem kavējumiem	360	-
Uzkrājumu samazinājums saistībā ar nedrošo parādu atgūšanu	(129)	(35)
Uzkrājumu samazinājums saistībā ar nedrošo debitoru parādu norakstīšanu	(138)	(9)
Papildu uzkrājumu izveide nedrošiem debitoru parādiem (kavējums virs 180 dienām)	1 449	1 291
<b>Uzkrājumi sagaidāmiem kredītzaudējumiem gada beigās</b>	<b>3 946</b>	<b>2 404</b>

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 2025. gada 31. decembra vai 2024. gada 31. decembra). 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 vistiesākā veidā ietekmē sliktu debitoru parādu izmaiņas.

Veicot minētos aprēķinus 2025. gada 31. decembrī, tika konstatēts, ka uzkrājumi pircēju un pasūtītāju parādiem, kuri nav kavējuši apmaksas termiņus vai ir kavējuši tos mazāk nekā 6 mēnešus, ir būtiski, tādēļ konsolidētajos finanšu pārskatos tika atzīti uzkrājumi 360 tūkst. EUR apmērā. Analogiski aprēķini 2024. gada 31. decembrī neliecināja par būtiskiem sagaidāmiem kredītzaudējumiem.

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 2025. gada 31. decembrī un 2024. gada 31. decembrī nav būtiski, līdz ar to atzīti nulles apmērā.



## 18. Uzkrātie ieņēmumi

(EUR'000)

	31.12.2025.	31.12.2024.
Uzkrātie ieņēmumi	24 498	26 013
<b>Kopā</b>	<b>24 498</b>	<b>26 013</b>

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 un Daudzgaļu līgumā paredzēto finanšu līdzsvara nosacījumu neizpilde. Līdzekļus Infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaram plāno valsts budžeta sagatavošanas procesā, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas.

Ņemot vērā to, ka 2025. gadā LDz neizpildīja paredzētos finanšu līdzsvara nosacījumus, attiecīgi izpildījās kritēriji finanšu līdzsvara maksājumu saņemšanai Dzelzceļā likumā un Daudzgaļu līgumā noteiktajā kārtībā. 2026. gada valsts budžetā ir paredzēts maksājums LDz, lai kompensētu finanšu līdzsvaru par 2025. gadu 24 498 tūkst. EUR apmērā. Tādēļ finanšu līdzsvara maksājumi atzīti kā 2025. gada ieņēmumi.

Nepieciešamais LDz finanšu līdzsvara maksājums 24 498 tūkst. EUR apmērā, kas saņemams nākotnē, atzīts finanšu stāvokļa pārskatā kā "Uzkrātie ieņēmumi", pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudzgaļu līgumā noteiktajām saistībām un pienākumiem. 2025. gadā finanšu līdzsvara nodrošināšanai LDz no valsts budžeta saņēma 26 013 tūkst. EUR maksājumu par 2024. gadu.

## 19. Nauda un naudas ekvivalenti

(EUR'000)

	31.12.2025.	31.12.2024.
Nauda bankā	40 442	70 317
Nauda kasē	2	1
<b>Kopā</b>	<b>40 444</b>	<b>70 318</b>



## 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).

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. Šie pamatlīdzekļi tiek pārvērtēti ne retāk kā reizi piecos gados, ievērojot to, ka SIA "LDZ CARGO" veica pamatlīdzekļu grupas "Vagoni kravas pārvadājumiem" vērtēšanu 2022. gadā, izmantojot tirgus metodi. 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. Pamatlīdzekļu grupa "Vagoni kravu pārvadājumiem" tiek uzrādīta atbilstoši 2022. gada vērtējumam, ņemot vērā uzkrāto nolietojumu. Līdztekus, 2025. gadā vērtības samazinājums atzīts attiecībā uz 8 individuāliem aktīviem (vagoniem) (2024. gadā – 6 individuāliem aktīviem (vagoniem), jo bija identificēti apstākļi, kuri liecina par to bilances vērtības neatgūstamību.

Pārējās rezerves veido iepriekšējo periodu nesadalītā peļņa un nesegtie zaudējumi, kura ar īpašnieka lēmumu novirzīta pārējās rezervēs Koncerna attīstības nodrošināšanai. Līdz ar to rezerves un iepriekšējo periodu nesegtie zaudējumi pēc savas būtības neatšķiras, tāpēc apvienotas vienā bilances postenī. Koncerna mātes sabiedrības rezerves un iepriekšējo gadu nesadalītās peļņas izmantošanas, kā arī zaudējumu segšanas kārtību nosaka Koncerna mātes sabiedrības akcionāru sapulce.

## 22. Uzkrājumi

(EUR'000)

	31.12.2025.	31.12.2024.
Uzkrājumi Konkurences padomes soda naudai	5 694	5 694
Uzkrājumi izmaksām par ražošanas traumām	167	161
<b>Kopā ilgtermiņa daļa</b>	<b>5 861</b>	<b>5 855</b>
Uzkrājumi atlaišanas pabalstiem	983	1 807
Uzkrājumi pabalstiem līdz pensijas tiesību rašanās laikam	62	138
Citi uzkrājumi	212	213
<b>Kopā īstermiņa daļa</b>	<b>1 257</b>	<b>2 158</b>
<b>Kopā</b>	<b>7 118</b>	<b>8 013</b>



(EUR'000)

Uzkrājumu kustība pa uzkrājumu veidiem 2025. gadā	01.01.2025.	Uzkrājumu palielināšana	Uzkrājumu samazināšana	31.12.2025.
Uzkrājumi Konkurences padomes soda naudai	5 694	-	-	5 694
Atlaišanas pabalsti	1 807	983	(1 807)	983
Uzkrājumi izmaksām par ražošanas traumām	161	6	-	167
Uzkrājumi varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības	74	130	(2)	202
Uzkrājumi pabalstam līdz pensijas tiesību rašanās brīdim	138	62	(138)	62
Uzkrājumi garantijas remontiem	79	-	(69)	10
Citi uzkrājumi	60	-	(60)	-
<b>Kopā</b>	<b>8 013</b>	<b>1 181</b>	<b>(2 076)</b>	<b>7 118</b>

(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	1 807	(1 615)	1 807
Uzkrājumi izmaksām par ražošanas traumām	165	-	(4)	161
Uzkrājumi varbūtējiem zaudējumiem no tiesvedības	29	59	(14)	74
Uzkrājumi pabalstam līdz pensijas tiesību rašanās brīdim	82	138	(82)	138
Uzkrājumi garantijas remontiem	80	-	(1)	79
Uzkrājumi par nesaglabāto kravu pārvadājumiem	22	-	(22)	-
Citi uzkrājumi	-	60	-	60
<b>Kopā</b>	<b>7 687</b>	<b>2 064</b>	<b>(1 738)</b>	<b>8 013</b>

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, 2025. gadā uzkrājumu summa nemainījās, jo lietas apstākļi nav mainījušies, un tās iznākums nav zināms.



### 23. Aizņēmumi no kredītiestādēm

(EUR'000)

	31.12.2025.	31.12.2024.
Ilgtermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	49 036	67 605
Īstermiņa aizņēmumi no kredītiestādēm	26 492	35 343
<b>Kopā aizņēmumi no kredītiestādēm</b>	<b>75 528</b>	<b>102 948</b>
<b>Aprēķināto procentu atlikums</b>	<b>124</b>	<b>242</b>

Aizņēmumi izmantoti no "SEB banka" AS, Ziemeļu Investīciju bankas, OP Corporate Bank filiāles Latvijā un no Luminor Bank AS Latvijas filiāles. Pārskata periodā tika atmaksāti aizņēmumi par kopējo summu 27 420 EUR.

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. 2024. gada 31. decembrī, 2025. gada 31. decembrī un 2026. gada sākumā nevienam aizņēmumam nav bijušas rādītāju neizpildes.

#### Aizņēmumu atmaksājamā summa un procentu likmes 2025. gada 31. decembrī

Aizņēmuma valūta	Aizņēmums, EUR'000	Procentu likme
EUR	67 606	3M EURIBOR + 1,29% līdz 3,5%
	7 922	6M EURIBOR + 1,1%
<b>Kopā</b>	<b>75 528</b>	

#### 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%
<b>Kopā</b>	<b>102 948</b>	

### Aizņēmumu atlikumu kustības tabula

(EUR'000)

	2025	2024
<b>Aizņēmumu atlikums pārskata perioda sākumā</b>	<b>102 948</b>	<b>86 309</b>
Aizņēmumu saņemšana pārskata periodā	-	44 000
Aizņēmumu atmaksāšana pārskata periodā	(27 420)	(27 361)
<b>Aizņēmumu atlikums pārskata perioda beigās</b>	<b>75 528</b>	<b>102 948</b>

### Aprēķināto procentu atlikumu kustības tabula

(EUR'000)

	2025	2024
<b>Aprēķināto procentu atlikums pārskata perioda sākumā</b>	<b>242</b>	<b>340</b>
Aprēķinātie procenti pārskata periodā*	3 869	4 871
Samaksātie procenti pārskata periodā	(3 987)	(4 969)
<b>Aprēķināto procentu atlikums pārskata perioda beigās</b>	<b>124</b>	<b>242</b>

\*Kapitalizēto procentu apmērs: 2025. gadā – 1 171 tūkst. EUR; 2024. gadā – 1 006 tūkst. EUR.

**24. Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas**

(EUR'000)

Nodokļa veids	Nodokļu saistības (+) uz 31.12.2025.	Nodokļu pārmaxsa (-) uz 31.12.2025.	Nodokļu saistības (+) uz 31.12.2024.	Nodokļu pārmaxsa (-) uz 31.12.2024.
Iedzīvotāju ienākuma nodoklis	3 490	-	8 825	-
Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	3 487	-	4 105	-
Pievienotās vērtības nodoklis	1 936	(582)	5 335	(1 028)
Akcīzes nodoklis	365	-	590	-
Valsts nodeva par drošības rezervju uzglabāšanu	63	-	109	-
Dabas resursu nodoklis	19	-	21	-
Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis	3	-	-	-
Uzņēmējdarbības riska valsts nodeva	2	-	2	-
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	-	-	2	-
Atlikums vienotajā nodokļu kontā	-	(5)	-	(5)
Nodokļu saistības ārvalstīs (Igaunijā)	19	-	21	-
<b>Kopā</b>	<b>9 384*</b>	<b>(587)</b>	<b>19 010*</b>	<b>(1 033)</b>

\*Saistību sadalījums 31.12.2025.: Ilgtermiņa – 1 597 tūkst. EUR, īstermiņa – 7 787 tūkst. EUR (31.12.2024.: Ilgtermiņa – 3 340 tūkst. EUR, īstermiņa – 15 670 tūkst. EUR).

Koncernam 31.12.2025. 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)

	31.12.2025.	31.12.2024.
Nākamo periodu ieņēmumu ilgtermiņa daļa (ES fondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļi)	288 563	260 892
Citi nākamo periodu ieņēmumi	49	49
<b>Kopā ilgtermiņa daļa</b>	<b>288 612</b>	<b>260 941</b>
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa (ES fondu līdzekļi un valsts budžeta līdzekļi)	13 556	13 754
Citi nākamo periodu ieņēmumi	382	435
<b>Kopā īstermiņa daļa</b>	<b>13 938</b>	<b>14 189</b>
<b>Kopā nākamo periodu ieņēmumi</b>	<b>302 550</b>	<b>275 130</b>

Nākamo periodu ieņēmumos lielākā daļa ir ES fondu un valsts budžeta līdzekļi, kas saņemti dzelzceļa infrastruktūras attīstībai.

### ES un valsts budžeta projektu līdzekļu kustība 2025. gadā no ES fondu līdzekļiem izveidotajiem pamatlīdzekļiem:

(EUR'000)

Nākamo periodu ieņēmumi	Atlikums 01.01.2025.	Pārklasificēts (pārvietots)	Saņemti līdzekļi	Naudas līdzekļu pārskaitīšana partneriem	Samazinājums pamatlīdzekļu nolietojuma apmērā	Atlikums 31.12.2025.
Ilgtermiņa daļa	260 892	(13 628)	41 766	(467)	-	288 563
Īstermiņa daļa	13 754	13 628	-	-	(13 866)	13 516
<b>Kopā</b>	<b>274 646</b>	<b>-</b>	<b>41 766</b>	<b>(467)</b>	<b>(13 866)</b>	<b>302 079</b>

2025. gadā saņemti maksājumi no ES fondu līdzekļiem:

- 30 303 tūkst. EUR projektam Dzelzceļa elektrificētā tīkla modernizācija un attīstība,
- 4 384 tūkst. EUR projektam "Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija vilcienu kustības ātruma paaugstināšanai",
- 3 043 tūkst. EUR projektam RIX-RCS-Aizkraukles virziens,
- 2 963 tūkst. EUR projektam "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija",
- 870 tūkst. EUR projektam "Sadarbībspējīgas dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs",
- 153 tūkst. EUR projektam Digitālas Jaudas Pārvaldības ieviešana,
- 50 tūkst. EUR projektam Inženieru resursu parku izveide.

2025. gadā naudas līdzekļi pārskaitīti:

- 467 tūkst. EUR projekta "Sadarbībspējīgas dzelzceļa sistēmas izveide Baltijas valstīs" ietvaros AS "Eesti Raudtee" atbilstoši noslēgtajam sadarbības līgumam.

### 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
<b>Kopā</b>	<b>293 530</b>	<b>-</b>	<b>39 093</b>	<b>(2 249)</b>	<b>(55 728)</b>	<b>274 646</b>



## 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.

(EUR'000)

Koncerna finanšu instrumenti tiek iedalīti šādās kategorijās:	31.12.2025.	31.12.2024.
<b>Finanšu aktīvi amortizētajā iegādes vērtībā</b>		
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie debitori, izņemot avansus	31 938	34 806
Nauda un naudas ekvivalenti	40 444	70 318
<b>Finanšu aktīvi patiesajā vērtībā ar pārvērtēšanu peļņas vai zaudējumu pārskatā</b>		
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	74	74
<b>Kopā finanšu aktīvi</b>	<b>72 456</b>	<b>105 198</b>
<b>Finanšu saistības amortizētajā iegādes vērtībā</b>		
Aizņēmumi no kredītiestādēm	75 528	102 948
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, nomas saistības, izņemot avansus (ieskaitot ilgtermiņa daļu)	36 370	30 856
<b>Kopā finanšu saistības</b>	<b>111 898</b>	<b>133 804</b>

### 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.

**Procentu likmju jutīgums**

Nākamajā tabulā atspoguļots Koncerna rezultāta 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.

	2025. gads		2024. 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)	(624)	(+100)	(686)
	(-100)	634	(-100)	686

**Valūtas risks**

Valūtas risks ir risks ciest zaudējumus nelabvēlīgu valūtas kursu izmaiņu 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 2025. 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	31 766	-	172	31 938
Nauda un naudas ekvivalenti	39 748	196	500	40 444
<b>Kopā finanšu aktīvi</b>	<b>71 514</b>	<b>196</b>	<b>672</b>	<b>72 382</b>
Aizņēmumi no kredītiestādēm	75 528	-	-	75 528
Parādi piegādātājiem, darbuzņēmējiem un pārējie kreditori, izņemot avansus	35 798	-	572	36 370
<b>Kopā finanšu saistības</b>	<b>111 326</b>	<b>-</b>	<b>572</b>	<b>111 898</b>



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
<b>Kopā finanšu aktīvi</b>	<b>104 185</b>	<b>425</b>	<b>514</b>	<b>105 124</b>
Aizņēmumi no kredītiestādēm	102 948	-	-	102 948
Parādi piegādātājiem, darbuizpildītājiem un pārējie kreditori, izņemot avansus	30 285	3	568	30 856
<b>Kopā finanšu saistības</b>	<b>133 233</b>	<b>3</b>	<b>568</b>	<b>133 804</b>

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. 2025. gada 31. decembrī Koncernam bija 3 klienti (2024: 3 klienti), kuri katrs bija parādā Koncernam vairāk nekā 700 tūkst. EUR un veidoja apmēram 85,7% (2024: 82,1%) no kopējā debitoru parāda.

Koncernam nav izstrādāta iekšējā kredītreitingu sistēma pircēju un pasūtītāju parādu izvērtēšanai.

2025. gadā tika identificēta nepieciešamība atzīt sagaidāmos kredītzaudējumus debitoru parādiem bez būtiskiem kavējumiem, kas attiecīgi tika atzīti 2025. gada peļņas vai zaudējumu aprēķinā.

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)	
	31.12.2025.	31.12.2024.
Nauda un naudas ekvivalenti	40 444	70 318
Pircēju, pasūtītāju parādi un pārējie parādi (bruto summa), izņemot avansus un priekšapmaksas	35 885	37 209
<b>Kopā</b>	<b>76 329</b>	<b>107 527</b>

Sagaidāmie kredītzaudējumi 2025. 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	Kavēti vairāk kā 180 dienas	Kopā
Sagaidāmo kredītzaudējumu likme	0,9%	17,5%	21,1%	22,2%	100%	-
Pircēju un pasūtītāju parādi un pārējie parādi (bruto summa)	31 895	339	50	15	3 586	<b>35 885</b>
Sagaidāmie kredītzaudējumi	(287)	(59)	(11)	(3)	(3 586)	<b>(3 946)</b>

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	<b>37 209</b>
Sagaidāmie kredītzaudējumi	(172)	(20)	(4)	(2 208)	<b>(2 404)</b>



### Naudas depozīti

Kredītrisku, kas izriet no Koncerna naudas depozītiem bankās, pārvalda Koncerna valdošā uzņēmuma Finanšu direkcija 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:

Kredītreitings	(EUR'000)	
	31.12.2025.	31.12.2024.
Aa2	54	-
Aa3	2 869	70
A2	11 634	49 365
A3	25 512	19 405
Baa1	149	751
Bez reitinga	224	726
<b>Kopā</b>	<b>40 442</b>	<b>70 317</b>

### Likviditātes risks

Likviditātes risks ir risks, ka Koncerns nespēs pildīt savas finanšu saistības noteiktajā termiņā.

Koncerna mātes sabiedrības Finanšu direkcija pārvalda likviditātes risku, uzturot atbilstošas naudas rezerves un nodrošinot pietiekamu finansējumu, izmantojot piešķirtos kredītus, kredītlīnijas, 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.

2025. gada 31. decembrī Koncerna apgrozāmie līdzekļi pārsniedz tā īstermiņa saistības par 2 681 tūkst. EUR, kā rezultātā kopējā likviditāte – apgrozāmie līdzekļi pret īstermiņa saistībām – ir 1,0. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 13 556 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, neiekļaujot nākamo periodu ieņēmumus, kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, ir 1,2.

Noslēgtajos kredītlīgumos ar bankām ir noteikti finanšu rādītāji, kuri LDz jāievēro līguma darbības laikā. 2024. gada 31. decembrī, 2025. gada 31. decembrī un 2026. 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:

2025. gada 31. decembrī	(EUR'000)				
	Līdz 3 mēnešiem	3 līdz 12 mēneši	1 līdz 5 gadi	Vairāk kā 5 gadi	Kopā
Aizņēmumi no kredītiestādēm	7 273	21 706	50 702	1 223	80 904
Pārējās saistības (iekļaujot pārējos aizņēmumus, parādus piegādātājiem un darbuzņēmējiem un citus kreditorus)	19 474	14 113	1 928	916	36 431
<b>Kopā</b>	<b>26 747</b>	<b>35 819</b>	<b>52 630</b>	<b>2 139</b>	<b>117 335</b>

2024. gada 31. decembrī	(EUR'000)				
	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
<b>Kopā</b>	<b>20 837</b>	<b>45 921</b>	<b>72 670</b>	<b>3 966</b>	<b>143 394</b>



## 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 uzņemt 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 nekorģētas 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	31.12.2025.	31.12.2024.
Pircēju un pasūtītāju parādi, neto	31 938	34 806
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	74	74
<b>Kopā</b>	<b>32 012</b>	<b>34 880</b>

	(EUR'000)	
Saistības	31.12.2025.	31.12.2024.
Aizņēmumi no kredītiestādēm	75 528	102 948
Parādi piegādātājiem un darbuņēmējiem	36 370	30 856
<b>Kopā</b>	<b>111 898</b>	<b>133 804</b>



### **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 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 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 grupas "Vagoni kravas pārvadājumiem" vērtēšanu pēdējo reizi veica 2022. gadā, izmantojot tirgus metodi. 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. Pamatlīdzekļu grupa "Vagoni kravu pārvadājumiem" tiek uzrādīta atbilstoši 2022. gada vērtējumam, ņemot vērā uzkrāto nolietojumu. Ņemot vērā pamatlīdzekļu vērtības samazinājuma izvērtējuma mērķiem veikto, secināts, ka vagonu kravu pārvadājumiem patiesā vērtība būtiski neatšķiras no to uzskaites vērtības, tomēr ņemot vērā tirgus svārstības, 2026. gadā plānots veikt šīs kategorijas pārvērtēšanu.



## 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, dividenžu 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)

	31.12.2025.	31.12.2024.
Aizņēmumi no kredītiestādēm un citi aizņēmumi	75 528	102 948
Kreditoru parādi (ieskaitot nodokļus)	46 811	51 917
Pārējās saistības	309 800	283 655
<b>Kopējais aizņemtais kapitāls</b>	<b>432 139</b>	<b>438 520</b>
Pašu kapitāls	345 478	353 252
<b>Kopā aizņemtais un pašu kapitāls</b>	<b>777 617</b>	<b>791 772</b>
Aizņemtā kapitāla attiecība pret kopējo kapitālu	56%	55%
Pašu kapitāla attiecība pret aizņemto kapitālu	80%	81%



## 29. Kapitālieguldījumu iegādes pienākumi

Koncerns plāno arī nākošajā pārskata gadā veikt kapitālieguldījumus pamatlīdzekļos un nemateriālajos ieguldījumos, no tiem:

Būtiskākie noslēgtie, bet vēl nepabeigtie līgumi:

Darījumu partnera nosaukums, līguma priekšmets	Līguma datums	Līguma izpildes termiņš	Līguma summa EUR'000
Piilsabiedrība "BMGS – FIMA": Paaugstināto platformu būvniecība dzelzceļa līnijā Rīga – Jelgava	29.07.2021.	līdz saistību izpildei	6 917
Piilsabiedrība "BMGS – FIMA": Paaugstināto platformu būvniecība dzelzceļa līnijā Rīga – Krustpils	29.07.2021.	līdz saistību izpildei	10 752
Piilsabiedrība "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
Piilsabiedrība "BMGS – FIMA": Paaugstināto platformu būvniecība dzelzceļa līnijā Zemitāni – Skulte	29.07.2021.	līdz saistību izpildei	8 229
Piilsabiedrība 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.	līdz saistību izpildei	60 702

Pārskata gadā nav būtisku apstiprinātu darījumu, par kuriem nav noslēgti līgumi.



### 30. Pētniecības darbi un attīstības pasākumi

(EUR'000)

Izmaksas	2025. gads	2024. gads
Iekšējie izdevumi sabiedrībā veiktajiem pētniecības un attīstības darbiem	90	64
Ārējie izdevumi pētniecības un attīstības darbiem, kas pasūtīti citās iestādēs, uzņēmumos, organizācijās	8	54
<b>Kopā</b>	<b>98</b>	<b>118</b>

2025. gadā pētniecības un attīstības izmaksas bija SIA "LDZ CARGO".

### 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. Darījumi ar saistītām personām

Koncerns piemēro 24. SGS atvieglojumus un atspoguļo tikai būtiskus darījumus ar valsti saistītām pusēm. Koncernam ir darījumi ar Satiksmes ministriju (LDz 100% akciju turētājs) un citām komercsabiedrībām, kuru akcijas pieder valstij. Savstarpējie darījumi ir saistīti ar attiecīgo pušu pamatdarbībām.

Saistītā puse AS "Pasažieru Vilciens"		2025. gads	2024. gads
Darījumi ar saistīto pusi	Pārdots/ sniegts	29 081	27 900
	Pirkts/ saņemts	238	181
Saistītās puses parādi pārskata gada beigās		1 831	1 766
Parādi saistītai pusei pārskata gada beigās		2	2

\*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"		2025. gads	2024. gads
Darījumi ar saistīto pusi	Pārdots/ sniegts	393	1 609
	Pirkts/ saņemts	12	1 063
Saistītās puses parādi pārskata gada beigās		58	92
Parādi saistītai pusei pārskata gada beigās		2	125

\*Lielāko darījumu veidi – maksa par apsardzes pakalpojumiem, iekārtu izvietošana objektos.



### 33. Darbības turpināšanās

Koncerna zaudējumi pēc nodokļiem ir 7 823 tūkst. EUR, salīdzinājumā ar 2024. gadu zaudējumi ir ievērojami samazinājušies – par 31 154 tūkst. EUR jeb 79,9%.

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 apjomu, pārrēķināmajā 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.

Ņemot 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 2026. 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 sakrītību 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. 2026. 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, Koncerna vadība ir pārliecināta, ka konsolidēto finanšu pārskatu sagatavošanā ir piemērojams darbības turpināšanas princips, kas pamatots ar uzsāktu jaunā Koncerna biznesa modeļa īstenošanu 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 un Daudzgadņu līgumam.

Kā jau minēts, 2025. gada 31. decembrī Koncerna apgrozāmie līdzekļi pārsniedz tā īstermiņa saistības par 2 681 tūkst. EUR, kā rezultātā kopējā likviditāte – apgrozāmie līdzekļi pret īstermiņa saistībām – ir 1,0. Īstermiņa saistībās ir iekļauti nākamo periodu ieņēmumi 13 556 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, neiekļaujot nākamo periodu ieņēmumus, kas saistīti ar ES projektu un valsts budžeta līdzekļu ieguldījumiem dzelzceļa publiskajā infrastruktūrā, ir 1,2. 2025. gada 31. decembrī 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 apgūvē un kravu piesaistē, kā arī tiek veikts aktīvs darbs pie citu tirgus segmentu sniegto pakalpojumu palielināšanas, tajā skaitā: iekšzemes kravu pārvadājumu apjoma palielināšanas.

2025. gadā veiktās Koncerna reorganizācijas mērķis bija gan vienkāršot Koncerna struktūru un samazināt izmaksas, gan arī izveidot SIA "LDZ CARGO" kā vienotu, spēcīgu, konkurētspējīgu un rentablu uzņēmumu. Ja sākotnēji tika plānots reorganizācijas rezultātā Koncerna līmenī ietaupīt aptuveni 3 miljonus EUR, tad faktiskais ietaupījums sasniedza ap 5 miljoniem EUR. Diemžēl šī ietaupījuma ietekmi uz finanšu rezultāta uzlabošanu būtiski mazināja ieņēmumu kritums no kravu pārvadājumiem un vagonu nomas pakalpojumiem.



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PELŅAS VAI  
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU  
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA  
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU  
PĀRSKATS

**FINANŠU  
PĀRSKATU  
PIELIKUMI**

NEATKARĪGU  
REVIDENTU  
ZIŅOJUMS

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.

2026. gadā ir paredzēts turpināt iepriekšējos periodos iesāktos izmaksu samazināšanas pasākumus. Ņemot vērā līdz šim LDz paveikto izmaksu samazināšanas jomā, 2026. gadā tiks pievērsta lielāka uzmanība uzņēmuma biznesa procesu pārskatīšanai, fokusējoties uz pamatdarbības nodrošināšanai nepieciešamajām funkcijām, tāpat tiks turpināts darbs pie tehnoloģiskās transformācijas, ar digitāliem rīkiem atbalstot efektīvāku darbu.

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 maršrutus. Arī citas Koncerna sabiedrības aktīvi strādā pie klientu piesaistes. 2026. gadā nav plānots būtisks turpmāks ieņēmumu kritums, salīdzinot ar 2025. gadu.

LDz 2025. gadā finanšu līdzsvara nodrošināšanai no valsts budžeta saņēma 26 013 tūkst. EUR maksājumu par 2024. gadu.

2025. gada 30. decembrī Satiksmes ministrija un LDz noslēdza Daudz gadu līgumu par valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu 2025.–2029. gadam. Atbilstoši līgumam normālos saimnieciskās darbības apstākļos piecu gadu laikā, sākot ar 2025. gadu, valsts nodrošinās, ka infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskatā ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņas no citas komercdarbības, neatmaksājamiem ieņēmumiem no privātiem avotiem, kā arī no valsts finansējuma, attiecīgā gadījumā iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus, ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem. Līdzekļus Infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaram plāno valsts budžeta sagatavošanas procesā, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas.

Valsts budžeta līdzekļi LDz finanšu līdzsvara par 2025. gadu nodrošināšanai 24 498 tūkst. EUR apmērā ir paredzēti likumā “Par valsts budžetu 2026. gadam un budžeta ietvaru 2026., 2027. un 2028. gadam”.

Kritēriji, lai LDz saņemtu finanšu līdzsvara maksājumu, ir Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudz gadu līgumā noteikto finanšu līdzsvara nosacījumu neizpilde. Ņemot vērā to, ka 2025. gadā LDz neizpildīja Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudz gadu līgumā paredzētos finanšu līdzsvara nosacījumus, attiecīgi izpildījās kritēriji Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā un Daudz gadu līgumā paredzēto finanšu līdzsvara maksājumu saņemšanai. Arī iepriekšējo gadu finanšu līdzsvara finansējuma saņemšanas fakts apliecina 2025. gada ieņēmumu atzīšanas pamatotību.

Lai arī pastāv pārlicība par finanšu līdzekļu saņemšanu, pastāv nenoteiktība attiecībā uz LDz nepieciešamo papildu finanšu līdzekļu piešķiramo apjomu un saņemšanas laiku. Šī nenoteiktība izriet no Daudz gadu līguma 3.3. punkta, kas paredz, ka finanšu līdzsvara piešķirumus plāno ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas, kas attiecīgi var ietekmēt turpmākajos gados saņemamā finanšu līdzsvara summu un saņemšanas laiku. Šī nenoteiktība attiecas uz līdzekļiem LDz finanšu līdzsvara nodrošināšana.

Neskatoties uz šo nenoteiktību, LDz Vadība uzskata, ka finanšu pārskatu sagatavošanā ir piemērojams darbības turpināšanas princips, kas pamatots ar LDz stratēģijas un rīcības plāna apstiprināšanu, ar jaunā Koncerna biznesa modeļa īstenošanu, un organizatorisko un tehnoloģisko procesu pārskatīšanu, kas rezultēsies izmaksu samazināšanā nākotnē. Tāpat pēdējo gadu pieredze liecina par pietiekama finanšu līdzsvara apjoma iekļaušanu valsts budžetā tā sagatavošanas laikā.

LDz galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un drošus, augstas kvalitātes un efektīvus dzelzceļa un loģistikas pakalpojumus valsts, sabiedrības un Latvijas tautsaimniecības interesēs, līdz ar to uzskatām, ka Dzelzceļa likuma 9. panta 4. daļā noteikto nosacījumu izpilde netiks kavēta. Līdz ar to finanšu pārskati ir sagatavoti, piemērojot darbības turpināšanas principu, un tajos nav veikti labojumi, tai skaitā aktīvu un saistību pārvērtēšana, kas varētu būt nepieciešami, ja pārskatu sagatavošanā netiktu piemērots darbības turpināšanas princips.

Papildus SIA “LDZ CARGO” likviditātes nodrošināšanai no 2024. gada OP Corporate Bank plc filiālē Latvijā ir piešķirta kredītlīnija īstermiņa naudas plūsmas finansēšanai 5 milj. EUR, kas 2025. gada 31. decembrī ir pieejama pilnā apjomā un netika izmantota.



### 34. Notikumi pēc pārskata gada beigām

2026. gada 3. martā LDz nosūtīja Pilnsabiedrībai "BMGS-FIMA" paziņojumu par būvniecības līguma pārtraukšanu. Būvniecība tika pārtraukta tikai vienā līgumā no vairākiem līgumiem, kas noslēgti projekta "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija, 2.posms" izpildei. Pārējos līgumos darbu izpilde turpinās. Attiecībā uz pārtraukto līgumu ir plānots 2026. gada laikā izsludināt jaunu iepirkumu, paralēli vērsties pie finansējuma devējiem ar līgumu sniegt termiņa pagarinājumu līdz 2029. gadam.

Kopš pārskata gada beigām nav bijuši notikumi, kam būtu būtiska ietekme uz 2025. 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

Gada pārskatu sagatavoja VAS "Latvijas dzelzceļš"  
Finanšu direkcija, Finanšu direktore  
**T.Labzova-Ceicāne**



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PELŅAS 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](http://kpmg.com/lv)  
[kpmg@kpmg.lv](mailto: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 218. līdz 271. lapai revīziju. Pievienotie finanšu pārskati ietver:

- konsolidēto apvienoto ienākumu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2025. gada 31. decembrī,
- konsolidēto pārskatu par finanšu stāvokli 2025. gada 31. decembrī,
- konsolidēto pašu kapitāla izmaiņu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2025. gada 31. decembrī,
- konsolidēto naudas plūsmu pārskatu par gadu, kas noslēdzās 2025. gada 31. decembrī, kā arī
- konsolidētā finanšu pārskata pielikumu, kas ietver nozīmīgu 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 2025. gada 31. decembrī un par tās konsolidētajiem darbības finanšu rezultātiem un konsolidēto naudas plūsmu gadā, kas noslēdzās 2025. 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

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.



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.

*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 17. lapai,
- Koncerna ilgtspējas ziņojums, kas sniegts pievienotajā Koncerna konsolidētajā gada pārskatā no 18. līdz 212. lapai, tai skaitā VAS "Latvijas dzelzceļš" paziņojums par korporatīvo pārvaldību "Latvijas dzelzceļš" Koncernā 2025. gadā.

Mūsu atzinums par konsolidētajiem finanšu pārskatiem neattiecas uz konsolidētā gada pārskatā ietvertu 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*. Mēs esam veikuši apliecinājuma uzdevumu attiecībā uz Koncerna ilgtspējas ziņojumu, kas ietverts *citas informācijas* sastāvā no 18. līdz 212. lapai un par kuru esam izsnieguši atsevišķu apliecinājuma secinājumu, kas pievienots no 214. līdz 217. 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. Mūsu uzmanības lokā nav nākuši apstākļi, par kuriem būtu jāziņo.

*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:



KONCERNA MĀTES  
SABIEDRĪBA

VADĪBAS  
ZIŅOJUMS

PELŅAS VAI  
ZAUDĒJUMU PĀRSKATS

FINANŠU  
STĀVOKLIS

PAŠU KAPITĀLA  
IZMAIŅAS

NAUDAS PLŪSMU  
PĀRSKATS

FINANŠU  
PĀRSKATU  
PIELIKUMI

NEATKARĪGU  
REVIDENTU  
ZIŅOJUMS



- 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 pamatoību;
- 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 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

2026. gada 26. martā

ŠIS DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU