

AS "RB RAIL"

(VIENOTAIS REĢISTRĀCIJAS NUMURS 40103845025)

2025. GADA PĀRSKATS

SAGATAVOTS SASKAŅĀ AR

LATVIJAS REPUBLIKAS GADA PĀRSKATU

UN KONSOLIDĒTO GADA PĀRSKATU LIKUMU

UN NEATKARĪGU REVIDENTU ZIŅOJUMS

Rīga, 2026

SATURS

Vispārīga informācija	3
Vadības ziņojums	7
Peļņas vai zaudējumu aprēķins	22
Bilance	23
Naudas plūsmas pārskats	25
Pašu kapitāla izmaiņu pārskats	27
Finanšu pārskata pielikums	28

VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Sabiedrības nosaukums	AS "RB Rail"
Juridiskā forma	Akciju sabiedrība
Reģistrācijas numurs, vieta un datums	LV40103845025 Rīga, 2014. gada 12. novembris
Juridiskā adrese	Rīga, Satekles iela 2B LV-1050, Latvija
Akcionāri	Rail Baltic Estonia OÜ (33,33%) Reģistrācijas Nr. 12734109 Veskiposti tn 2/1, Tallina, 10138, Igaunija SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas (33,33%) Reģistrācijas Nr. 40103836785 Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050, Latvija UAB "Rail Baltica statyba" (33,33%) Reģistrācijas Nr. 303227458 Mindaugo g. 12, Viļņa, LT-03225, Lietuva
Filiāles	AS "RB Rail" Lietuvas filiāle, reģ. Nr. 304430116 J. Basanavičiaus g. 24, Viļņa LT-03224, Lietuva AS "RB Rail" Igaunijas filiāle, reģ. Nr. 14168654 Veskiposti tn 2/1, Tallina, 10138, Igaunija AS "RB Rail" filiāle, reģ. Nr. 40203254781 Satekles iela 2B, Rīga, Latvija

Darbības veids	<i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas projektēšana, būvniecība un mārketing (tajā skaitā zīmola attīstība)
NACE kodi	70.22 Konsultēšana komercdarbībā un vadībizinībās 71.12 Inženierdarbības un ar tām saistītās tehniskās konsultācijas 71.20 Tehniskā pārbaude un analīze 71.11 Arhitektūras pakalpojumi 73.20 Tirgus un sabiedriskās domas izpēte 84.13 Uzņēmējdarbības regulēšana un efektivitātes veicināšana
Pārskata gads	2025. gada 1. janvāris – 2025. gada 31. decembris
Iepriekšējais pārskata gads	2024. gada 1. janvāris – 2024. gada 31. decembris
Galvenā grāmatvede	Anita Pūka
Revidenta un atbildīgā zvērinātā revidenta vārds un adrese	SIA "Deloitte Audits Latvia" Republikas laukums 2a Rīga, LV-1010 Latvia Atbildīgā zvērinātā revidente: Inguna Staša Sertifikāts Nr. 145

SABIEDRĪBAS VADĪBA

Valdes locekļi

Vārds, uzvārds	Amats	Iecelts	Atbrīvots
Marko Kivila	Valdes priekšsēdētājs	15.02.2023	-
Marius Narmontas	Valdes loceklis	17.11.2022	-
Thierry Jacques Boussillon	Valdes loceklis	01.02.2023	-
Emilien Leonard Nicolas Dang	Valdes loceklis	03.07.2023	-
Kitija Gruškevica	Valdes locekle	18.12.2023	31.05.2025
Ojārs Daugavietis	Valdes loceklis	01.09.2025	-

Padomes locekļi

Vārds, uzvārds	Amats	Iecelts	Atbrīvots
Arenijus Jackus	Padomes priekšsēdētājs	01.01.2025	28.01.2026
Arenijus Jackus	Padomes loceklis	29.01.2026	-
Matīss Paegle	Padomes loceklis	20.05.2025	28.01.2026
Matīss Paegle	Padomes priekšsēdētājs	29.01.2026	-
Ģirts Rūda	Padomes priekšsēdētāja vietnieks	01.01.2025	28.01.2026
Ģirts Rūda	Padomes loceklis	29.01.2026	-
Sandor Liive	Padomes loceklis	01.01.2025	-
Marten Kokk	Padomes loceklis	01.04.2025	28.01.2026
Marten Kokk	Padomes loceklis	29.01.2026	-
Keit Kasemets	Padomes priekšsēdētāja vietniece	01.01.2025	30.01.2025

AS "RB Rail"
Adrese: Satekles iela 2B, Rīga, LV-1050
Vienotais reģistrācijas numurs: 40103845025

2025. gada pārskats
RBLV-RBR-XX-XX-STM-Z-00004

Romas Švedas	Padomes loceklis	01.01.2025	-
Arnis Kākulis	Padomes loceklis	01.01.2025	19.05.2025

VADĪBAS ZIŅOJUMS

PAR SABIEDRĪBU

RB Rail AS (turpmāk – Sabiedrība) ir "Rail Baltica" projekta centrālais koordinators. "Rail Baltica" ir stratēģiskas nozīmes Eiropas mēroga infrastruktūras projekts un daļa no Eiropas Transporta tīkla (TEN-T). Projekts savieno Ziemeļjūras–Baltijas un Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras koridorus, aptverot Poliju, Lietuvu, Latviju un Igauniju, kā arī netieši Somiju, kas ir iesaistīta projektā stratēģiskā līmenī, nākotnē paredzot Tallinas–Helsinku savienojuma izveidi.

Pildot koordinējošo lomu, Sabiedrība nodrošina "Rail Baltica" programmas īstenošanu kā vienotu un integrētu pārrobežu dzelzceļa sistēmu atbilstoši Eiropas Savienības prasībām.

Sabiedrība tika dibināta Latvijā 2014. gada 12. novembrī. Tās akcionāri ir Igaunijas, Latvijas un Lietuvas nacionālās projekta ieviešēj institūcijas, un katrai no tām pieder 33,33 % kapitāldaļu. Kopš dibināšanas Sabiedrības loma ir attīstījusies – no plānošanas koordinēšanas līdz pilnvērtīgai programmas vadībai.

2024. gada 28. februārī projekta partneri atkārtoti apstiprināja atbildības jomas, parakstot Projekta vadības līgumu, saskaņā ar kuru daļa funkciju tika nodota nacionālajām ieviešēj institūcijām. 2024. gadā projektēšanas funkcija Igaunijā un Lietuvā tika nodota attiecīgajām nacionālajām institūcijām. Savukārt 2025. gada 5. decembrī parakstītais līgums ievieša šo pieeju arī Latvijā, nododot pamattrases projektēšanas funkciju Latvijas nacionālajai ieviešēj institūcijai. Šis līgums precizēja un praksē ievieša Projekta vadības līgumā noteikto atbildības sadali.

Pašlaik Sabiedrības mandāts aptver programmas pārvaldību un tās vienotu ieviešanu, pārrobežu integrāciju (tostarp pamattrases elektrifikācijas un signalizācijas līgumu vadību un ieviešanu visās trijās Baltijas valstīs), kā arī sertifikāciju, normatīvo prasību ievērošanu, finanšu ilgtspējas nodrošināšanu un visaptverošu risku pārvaldību. Sabiedrības uzdevums ir nodrošināt, lai "Rail Baltica" projekts visās iesaistītajās valstīs tiktu īstenots vienoti un savstarpēji saskaņoti atbilstoši noteiktajām prasībām, finansiāli ilgtspējīgi un tehniski integrēti.

Sabiedrības īstenotā programma

Sabiedrība nodrošina "Rail Baltica" ieviešanas programmas (turpmāk – Programma) vispārējo uzraudzību un vienotu pieeju starp nacionālajām ieviešēj institūcijām. Tā koordinē Programmas pārrobežu īstenošanu, saskaņo tehniskās specifikācijas un darbu grafikus, kā arī uztur vienotu programmas īstenošanas loģiku. Sadarbojoties ar valdībām, nacionālajām iestādēm un Eiropas Savienības institūcijām, Sabiedrība veicina saskaņotu lēmumu

pieņemšanu un nodrošina, ka Programmas īstenošanā tiek ievērotas gan nacionālās, gan Eiropas intereses.

"Rail Baltica" ir ātrgaitas Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļa līnija, kas paredzēta pasažieru un kravu pārvadājumiem, kā arī militārās mobilitātes nodrošināšanai. Programma stiprina reģionālo integrāciju, veicina ekonomisko attīstību un paaugstina drošību Baltijas reģionā.

"Rail Baltica" pirmo kārtu plānots pabeigt līdz 2030. gadam atbilstoši pieejamajam finansējumam un TEN-T regulā noteiktajam īstenošanas grafikam. Līdz 2030. gadam paredzēts izbūvēt ātrgaitas dzelzceļa koridoru no Polijas robežas līdz Tallinai. No Polijas robežas virzienā uz ziemeļiem tiks izbūvēts divsliežu ceļš, savukārt tālākajos posmos paredzēts viens sliežu ceļš uz divsliežu ceļa uzbēruma. Pirmā kārtā ir sadalīta ekspluatācijas posmos, un katru no tiem iespējams nodot satiksmei neatkarīgi no pārējiem posmiem.

Projekta otrā kārtā, kas paredz tā īstenošanu pilnā tvērumā pēc 2030. gada, būs atkarīga no pieejamā finansējuma un ir svarīga, lai pilnībā realizētu "Rail Baltica" koridora sociālekonomisko potenciālu.

Pārvaldība, kontrole un uzraudzība

Sabiedrība nodrošina efektīvu Programmas pārvaldību, koordinē sadarbību ar iesaistītajām pusēm un pārrobežu projekta ieviešanas aspektus atbilstoši lomām un atbildībai, par kurām projekta partneri vienojās, 2024. gada 28. februārī parakstot Projekta vadības līgumu. Sabiedrība uzrauga iepirkumu procesu un nodrošina līgumu savstarpējo atbilstību, veicina caurskatāmas un konkurētspējīgas iepirkumu procedūras, kā arī organizē un vada kopīgos iepirkumus, lai mazinātu izmaksas un riskus. Programmas vadība balstās uz atzītu Eiropas Savienības un starptautisko labo praksi, nodrošinot konsekventu, pārskatāmu un efektīvu lēmumu pieņemšanu.

Sertifikācija un tehniskā integrācija

Sabiedrība vada atļaujas nodošanai ekspluatācijā (Authorization for Placing in Service – APIS) procesu atbilstoši Eiropas Savienības dzelzceļa tiesiskajam regulējumam un nodrošina atbilstību savietojamības, drošības un veiktspējas prasībām. Tehniskās apakšsistēmas un to savstarpējās saskarnes tiek harmonizētas Igaunijā, Latvijā un Lietuvā atbilstoši Tehniskajām specifikācijām savietojamībai (TSI) un citiem piemērojamiem ES normatīvajiem aktiem. Nepārtraukta salīdzinošā izvērtēšana, risku pārvaldība un kvalitātes kontrole tiek īstenota atbilstoši atzītai Eiropas un starptautiskajai praksei.

Finansējums un finanšu ilgtspēja

Programmas finansējums tiek koordinēts centralizēti, un to galvenokārt veido Eiropas Savienības granti un nacionālais līdzfinansējums. Nepieciešamības gadījumā tiek izvērtēti arī alternatīvi finansējuma avoti. Sabiedrība uzrauga izdevumus un finansējuma pieejamību, pārvalda finanšu riskus un, ja nepieciešams, pārskata investīciju prioritātes. Finanšu pārvaldība balstās uz caurspīdīguma, atbildības un atbilstības piemērojamajiem finansējuma nosacījumiem principiem.

Turpinoties diskusijām Latvijas Republikas valdībā, 2025. gadā konsekventi tika īstenoti budžeta samazināšanas pasākumi. Pamatojoties uz Latvijas Republikas valdības aicinājumu, padome 2025. gadā pieņēma lēmumu par mērķtiecīgu darbinieku skaita un izmaksu samazināšanu. Šo pasākumu mērķis bija pilnveidot Sabiedrības organizatorisko struktūru un izmaksu pārvaldības modeli, vienlaikus pārvaldot riskus un nodrošinot efektīvu un savlaicīgu "Rail Baltica" projekta īstenošanu.

Grozītais 2025. gada budžets paredzēja par 34 % mazāku ES EISI un nacionālā līdzfinansējuma apjomu salīdzinājumā ar sākotnēji apstiprināto plānu, pilnībā ievērojot piemērojamās EISI normatīvās prasības.

Šī disciplinētā pieeja izmaksu pārvaldībai tika saglabāta arī 2026. gadā. Tās rezultātā Sabiedrības 2026. gada izmaksu bāze ir par 18 % mazāka nekā sākotnēji apstiprinātais 2025. gada budžets, apliecinot organizācijas kapacitātes pielāgošanu pārskatītajam finansējuma ietvaram un akcionāru gaidām. Pēc lēmuma par izmaksu samazināšanu kopējais apstiprinātais 2026. gada budžets (ieskaitot EISI finansējumu, nacionālo līdzfinansējumu un PVN) ir par 21 % mazāks nekā 2025. gada februārī sagatavotā 2026.–2029. gada ilgtermiņa budžeta prognoze.

Tas ir būtiski samazinājis nacionālā līdzfinansējuma nepieciešamību – 2026. gadā tas vidēji ir par 44 % mazāks nekā iepriekšējās ilgtermiņa budžeta prognozēs. Nepieciešamais līdzfinansējums Igaunijai samazinājies par 46 %, Latvijai – par 44 %, bet Lietuvai – par 42 %.

Apstiprinātais 2026. gada budžets nodrošina stabilu, pārskatāmu un ilgtspējīgu finanšu ietvaru. Tas ļauj Sabiedrībai un tās akcionāriem turpināt īstenot "Rail Baltica" projektu koordinēti, efektīvi un atbilstoši kopīgi noteiktajiem mērķiem, laika grafikam un atbildības sadalījumam.

2025. gadā Sabiedrība sekmīgi vadīja jauna EISI granta līguma noslēgšanu 360 miljonu eiro apmērā, piesaistot papildu finansējumu gan Sabiedrības darbības nodrošināšanai, gan "Rail Baltica" projekta īstenošanai kopumā. Tādējādi kopējais pieejamais finansējums no EISI instrumenta sasniedzis 3,4 miljardus eiro. Noslēgto EISI granta līgumu ietvaros attiecināmās kopējās izmaksas (ieskaitot nacionālo finansējumu un ES līdzfinansējumu) veido 4,46 miljardus eiro. Vienlaikus tika turpināts darbs pie alternatīvu finansēšanas

risinājumu izvērtēšanas, tostarp notika diskusijas ar privātajiem investoriem, lai identificētu iespējamās projekta finansēšanas modeļus.

Reaģējot uz izmaiņām Eiropas Savienības fondu attiecināmības noteikumos, Sabiedrības darbības uzturēšanas izmaksas tika segtas no triju Baltijas valstu iemaksām.

Veselība un drošība

Veselības un darba drošības jautājumi ir neatņemama programmas pārvaldības sastāvdaļa. 2025. gadā Sabiedrība ieviesa vienotus darba drošības standartus, uzraudzīja atbilstību nacionālajiem un Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem, kā arī noteica prasību būvuzņēmējiem ieviest un uzturēt efektīvas darba aizsardzības vadības sistēmas. Drošības rādītāji tiek regulāri uzraudzīti un analizēti, un, ja nepieciešams, tiek īstenoti korektīvie un preventīvie pasākumi, lai nodrošinātu drošu darba vidi visos projekta īstenošanas posmos.

Korporatīvā pārvaldība un organizācijas struktūra

Sabiedrība darbojas saskaņā ar korporatīvās pārvaldības ietvaru, ko nosaka Akcionāru līgums (2014), Līgumslēgšanas shēmas līgums (2016) un Projekta vadības līgums (2024). Organizācijas struktūrā ir skaidri nodalītas vadības, pamatdarbības un atbalsta funkcijas, nodrošinot pārskatāmu atbildības sadalījumu un efektīvu uzdevumu izpildi. Stratēģisko uzraudzību īsteno padome, savukārt valde ir atbildīga par Sabiedrības ikdienas darbības vadību. Iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmas ir izveidotas atbilstoši Sabiedrības mandātam. To efektivitāti uzrauga Revīzijas un riska komiteja, nodrošina iekšējā audita funkcija, kā arī regulāri izvērtē neatkarīgi ārējie auditori.

2025. gadā Sabiedrība reaģēja uz Latvijas Republikas valdības paustajām gaidām attiecībā uz darbinieku skaita optimizāciju, īpaši kontekstā ar nepieciešamību samazināt nacionālā līdzfinansējuma apjomu. Tā rezultātā RB Rail AS valde un padome pieņēma lēmumu īstenot strukturālu organizācijas samazināšanu – no iepriekš noteiktā optimālā darbinieku skaita līdz minimālajam līmenim, kas ļauj nepieļaut projekta ieviešanas risku pieaugumu līdz nepieņemamam līmenim. Grozītais 2025. gada budžets paredzēja visaptverošu amata vietu izvērtēšanu un mērķtiecīgu samazinājumu tehniskajās un atbalsta funkcijās. Rezultātā personāla izmaksas tika samazinātas par 20 %, likvidējot 37 amata vietas no sākotnējām 229 (darbinieku skaita samazinājums par 16 %). Tika pieņemts lēmums šo pieeju piemērot arī 2026. gadā un turpmāk, kā rezultātā, sākot ar 2026. gadu, Sabiedrības amata vietu skaits ir samazināts par 27,5 % salīdzinājumā ar sākotnējo personāla plānu.

Lai gan šis lēmums bija vērsts uz finanšu risku mazināšanu, personāla samazinājums vienlaikus palielināja projekta ieviešanas riskus, īpaši inženiertehniskās kapacitātes, pārrobežu savietojamības un normatīvās atbilstības jomā. Tas radīja arī papildu prasības nacionālajām ieviešēj institūcijām attiecībā uz to resursu pietiekamību, lai līdzsvarotu risku pārdali un nodrošinātu nepārtrauktu funkciju izpildi. Tādēļ tika secināts, ka turpmāka personāla samazināšana varētu negatīvi ietekmēt Sabiedrības spēju nodrošināt drošas un

ekspluatācijai gatavas dzelzceļa sistēmas ieviešanu atbilstoši noteiktajām prasībām un termiņiem.

Risku pārvaldība

Risku pārvaldība ir būtiska Sabiedrības pārvaldības sistēmas sastāvdaļa. Tā ietver risku identificēšanu, izvērtēšanu, pārvaldību, uzraudzību un ziņošanu. Sabiedrība piemēro strukturētu pieeju, kas balstīta uz ciklu "Plāno – Dari – Pārbaudi – Rīkojies" (Plan–Do–Check–Act), un pilnveido risku pārvaldības praksi atbilstoši projekta attīstības gaitai.

Risku pārvaldība tiek īstenota visā organizācijā, ievērojot "trīs aizsardzības līniju" modeli, ar skaidri noteiktu atbildību par risku īpašumtiesībām, kontroli un uzraudzību. Sabiedrība pārvalda riskus gan Programmas, gan korporatīvajā līmenī, tostarp:

1. Programmas līmeņa riskus, kas ietekmē termiņus, izmaksas, kvalitāti un ieviešanas progresu;
2. korporatīvā līmeņa riskus, tostarp finanšu, operacionālos, juridiskos, atbilstības un reputācijas riskus.

2025. gadā Sabiedrība pilnveidoja risku pārvaldības sistēmu, paplašinot tās piemērošanu arī uz nacionālajām ieviesēj institūcijām. Tika uzlabota regulārā risku ziņošana, un nacionālie partneri tika pilnvērtīgi iesaistīti vienotā risku reģistra uzturēšanā un pārskatīšanā. Tas stiprina vienotu pieeju risku uzraudzībai un nodrošina koordinētu risku pārvaldību visā "Rail Baltica" Programmā.

PERSONĀLS UN ORGANIZĀCIJAS STRUKTŪRA

2025. gadu Sabiedrība noslēdza ar stabilu un augsti kvalificētu 170 darbinieku komandu. Darbinieku skaits tika uzturēts minimālajā līmenī, kas nepieciešams Projekta vadības līgumā noteikto funkciju izpildei un projekta kritisko vajadzību nodrošināšanai atbilstoši tā īstenošanas stadijai. 2025. gadā personāla atlase galvenokārt bija vērsta uz aizgājušo darbinieku aizvietošanu un stratēģiski nozīmīgu amatu aizpildīšanu, piesaistot vietējos un starptautiskos ekspertus galvenajās struktūrvienībās un darbības vietās.

Lielākā daļa darbinieku (73 %) strādā galvenajā birojā Rīgā, 17 % – Viļņā un 10 % – Tallinā. Sabiedrībā ir pārstāvētas 12 valstis. 2025. gada beigās 45 % darbinieku bija sievietes un 55 % – vīrieši, apliecinot Sabiedrības mērķtiecīgos centienus uzturēt dzimumu līdzsvaru.

Organizācijas struktūra tika saglabāta atbilstoši Sabiedrības uzdevumiem, nodrošinot skaidru atbildības sadalījumu starp projekta īstenošanas un korporatīvajām funkcijām. Saskaņā ar Atbildību pārdalēšanas līgumu (*Agreement on the Reassignment of Responsibilities*) "Rail Baltica" pamatprasēs projektēšanas un projektēšanas ekspertīzes funkcijas Latvijā gada beigās tika nodotas nacionālajam projekta ieviesējam – SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas". Līdz ar projektēšanas vadības funkciju SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" pārņēma arī 11 projektēšanas darbos iesaistītos darbiniekus. Projektēšanas vadības funkcijas nodošana

noslēdza pārejas posmu Latvijā, pilnā apmērā ieviešot 2024. gada sākumā parakstīto Projekta vadības līgumu.

2025. gadā Sabiedrība turpināja darbu pie korporatīvo mērķu sasniegšanas un rūpīgi uzraudzīja galvenos darbības rādītājus. Ikgadējā darba snieguma novērtēšanas procesā tika izvērtēts darbinieku sniegums, noteikti individuālie mērķi un veicināta profesionālā izaugsme atbilstoši Sabiedrības stratēģiskajām prioritātēm un vērtībām. Vienlaikus Sabiedrība turpināja attīstīt sadarbībā balstītu un uz rezultātu orientētu organizācijas kultūru, īstenojot darbinieku iesaistes aktivitātes un labbūtības iniciatīvas, kā arī stiprinot iekšējo komunikāciju. Šie pasākumi veicināja darbinieku iesaistes pieaugumu, sekmējot produktivitāti un personāla noturību.

Kā zināšanu ietilpīga organizācija Sabiedrība īpašu uzmanību pievērš kompetenču uzturēšanai un attīstīšanai. 2025. gadā tika turpinātas iekšējās zināšanu apmaiņas un mācību iniciatīvas, stiprinot profesionālās prasmes un padziļinot izpratni par "Rail Baltica" Programmas īstenošanu.

PROGRESS 2025. GADĀ

SABIEDRĪBAS SASNIEGUMI

2025. gadā Sabiedrība turpināja stiprināt savu "Rail Baltica" projekta centrālā koordinatora lomu laikā, kad būvdarbu apjoms Baltijas valstīs būtiski pieauga.

Saskaņā ar padomes noteiktajiem gada darbības rādītājiem, kas aptvēra Programmas īstenošanu, tehnisko gatavību, finansējumu, pārvaldību, sadarbību ar iesaistītajām pusēm un organizācijas attīstību, kopējais KPI izpildes līmenis saglabājās augsts – tas tika apstiprināts 91,5 % apmērā.

Programmas un projektu vadības funkcija šajā ietvarā izpildīja lielāko daļu noteikto mērķu. Tika apstiprināta atjauninātā projekta pirmās kārtas īstenošanas programma, stiprināta risku uzraudzība un ieviesti skaidrāki atskaišu rīki, veicinot labāku saskaņotību starp nacionālajām ieviesēj institūcijām un programmas līmeņa mērķiem.

Kā būtisks sasniegums jāatzīmē, ka 2025. gada aprīlī Latvijas Būvniecības informācijas sistēmā (BIS) tika apstiprināta gatavība uzsākt būvdarbus visā (Lietuvas robeža – Misa) posmā pēc detalizētā tehniskā projekta pabeigšanas 2025. gada nogalē. Tas ļāva 2026. gada sākumā uzsākt būvdarbus pirmās kārtas prioritārajā posmā, kuram bija nodrošināts finansējums.

Nozīmīgs atskaites punkts tika sasniegts 2025. gada septembrī, kad tika parakstīts "Rail Baltica" elektrifikācijas apakšsistēmas projektēšanas un būvniecības līgums. Līgums, kas noslēgts ar konsorciju "COBELEC Rail Baltica" (Cobra Instalaciones y Servicios S.A. un Elecnor Servicios y Proyectos S.A.U.), nodrošina vienotu pieeju elektrifikācijas sistēmas

ieviešanai visā "Rail Baltica" trasē Igaunijā, Latvijā un Lietuvā, veicinot savietojamību un ilgtspējīgu koridora darbību kopumā. Darbi tiks īstenoti paralēli citām projekta aktivitātēm un ir būtiski pilnībā elektrificētas dzelzceļa līnijas izbūvei.

Arī tehniskā tvēruma vadības jomā tika sasniegta lielākā daļa plānoto mērķu. Panākts progress sistēminženierijā, drošības nodrošināšanā un tehniskajā validācijā, kā arī apstiprināti vairāki ekspluatācijas gatavības dokumenti. Kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmas iepirkuma process bija viena no galvenajām tehniskajām prioritātēm.

Gada mērķi tika sasniegti arī globālā projekta finansējuma jomā. Tika iesniegti gala ziņojumi par 2014.–2020. gada daudzgadu finanšu shēmas EISI granta līgumiem, apliecinot augstu projekta partneru kopējo izpildes līmeni un gandrīz pilnīgu Sabiedrībai uzticēto uzdevumu izpildi. Tika pagarināts Sabiedrības finansēšanas līgums ar Baltijas valstu valdībām, nodrošinot organizatorisko nepārtrauktību un darbības stabilitāti. Tāpat tika noslēgts jauns EISI finansēšanas līgums, lai turpinātu projekta īstenošanu visās iesaistītajās valstīs un nodrošinātu finansējumu Sabiedrības turpmāko saistību izpildei.

Koordinācijas un labās prakses jomā visi gada mērķi tika pilnībā sasniegti. Tika turpināta vienotu veselības, darba drošības, vides un drošības standartu pilnveide, kā arī ieviesti iekšējo un ārējo auditu ieteikumi, stiprinot pārvaldības kvalitāti un atbilstību noteiktajām prasībām.

Sasniedzot 2025. gada darbības mērķus, Sabiedrība sekmīgi ieguva ISO 9001 un ISO/IEC 27001 sertifikāciju, apliecinot kvalitātes vadības un informācijas drošības pārvaldības sistēmu atbilstību starptautiski atzītiem standartiem. Iegūtā sertifikācija apliecina, ka Sabiedrībā ir ieviesti strukturēti procesi, skaidri noteikts atbildības sadalījums, nodrošināta nepārtraukta darbības pilnveide un sensitīvās informācijas aizsardzība. Tas stiprina iesaistīto pušu uzticēšanos un veicina drošu, uzticamu un normatīvajām prasībām atbilstošu "Rail Baltica" Programmas īstenošanu.

Tika sasniegti arī ieinteresēto pušu apmierinātības mērķi, un ikgadējās aptaujas rezultāti apliecināja, ka Sabiedrība kopumā tiek uztverta kā neitrāls un uzticams koordinators. Vienlaikus rezultāti norādīja uz nepieciešamību arī turpmāk pievērst īpašu uzmanību projekta ieviešanas tehniskajiem aspektiem, izmaksu kontrolei, caurskatāmībai un savlaicīgai lēmumu pieņemšanai. Baltijas valstu sabiedrības atbalsts "Rail Baltica" projektam saglabājās pozitīvs, tomēr sabiedriskās domas aptauju respondenti uzsvēra nepieciešamību pilnveidot komunikāciju par projekta virzību, nodrošinot skaidrāku un vieglāk pieejamu informāciju.

Gada laikā pieauga arī darbinieku iesaiste, atspoguļojot Sabiedrības pastāvīgos centienus stiprināt iekšējo komunikāciju, veicināt profesionālo attīstību un attīstīt uz sadarbību un rezultātiem orientētu organizācijas kultūru.

PROGRAMMAS PĀRSKATS

Kā "Rail Baltica" ieviešanas programmas centrālais koordinators Sabiedrība apvienoja un saskaņoja progresu Igaunijā, Latvijā un Lietuvā. Iepriekš paveiktais darbs zemju atsavināšanā, projektēšanā un būvlaukumu sagatavošanā 2025. gadā ļāva būtiski paplašināt būvdarbu apjomu pamattrasē. Sadarbībā ar nacionālajiem projekta ieviesējiem Sabiedrība noslēdza vienu no pēdējiem stratēģiski nozīmīgajiem līgumiem – par "Rail Baltica" trases elektrifikāciju. Tādējādi no būtiskākajiem projekta iepirkumiem 2026. gadā paredzēts parakstīt vēl tikai signalizācijas apakšsistēmas līgumu.

Kopīgie sliežu un dzelzceļa gulšņu iepirkumi sasniedza līgumu slēgšanas posmu, nodrošinot savlaicīgu būvuzņēmēju mobilizāciju, mazinot piegāžu riskus un ļaujot vienlaikus īstenot būvdarbus vairākos posmos.

Gada beigās plašās koridora daļās norisinājās aktīvi būvdarbi – tika veikti zemes darbi, izbūvētas inženierbūves un atsevišķos posmos uzsākta sliežu ceļa iekļāšana. Vienlaikus tika pilnveidotas plānošanas, izmaksu kontroles un termiņu uzraudzības sistēmas, lai nodrošinātu nepārtrauktu projekta virzību un pakāpenisku pāreju uz sistēmu uzstādīšanas un testēšanas posmu.

Igaunija

Noslēgti būvdarbu līgumi par visu 213 kilometrus garo pamattrasi, un vairāk nekā 100 kilometru garumā norit aktīvi būvdarbi. Zemes atsavināšana ir pabeigta aptuveni 86 % koridora. Būvdarbi no atsevišķiem posmiem ir attīstījušies līdz nepārtrauktam būvniecības koridoram. Pabeigta lielākā daļa šķērsojumu un septiņi ekodukti, bet pārējos objektos darbi turpinās. Īlemistes terminālī noritēja pazemes būvju, sliežu infrastruktūras un pasažieru infrastruktūras izbūve, un tika atvērti pirmie peroni. Uzsākti būvdarbi arī Sodevahes satiksmes mezglā. Vienlaikus turpinājās sagatavošanās sistēmu līmeņa ieviešanai – 2026. gadā plānoti nozīmīgi iepirkumi pasažieru termināļiem, satiksmes vadības sistēmām un ritošā sastāva apkopes depo izbūvei.

Latvija

Būvdarbi turpinājās 45 kilometru garajā trases dienvidu posmā no Misas līdz Lietuvas robežai. Gada beigās sagatavošanas darbi noritēja posmos, kuriem bija izsniegtas septiņas būvatļaujas, kopumā aptverot vairāk nekā 30 kilometrus trases. Savlaicīgi īstenotie sagatavošanas un risku mazināšanas pasākumi nodrošināja iespēju pilnvērtīgi mobilizēt būvuzņēmēju un uzsākt būvdarbus. Pie lecavas tika pabeigta būvniecības bāzes izveide, kas nākotnē kalpos kā "Rail Baltica" infrastruktūras uzturēšanas centrs.

Pēc Atvēršanas fonda finansējuma apstiprināšanas tika atsākta pasažieru infrastruktūras izbūve Rīgas Centrālajā stacijā. Vienlaikus tika turpināta nākamo būvdarbu kārtu plānošana "Rail Baltica" stacijas un saistītās infrastruktūras attīstībai pie RIX Rīgas lidostas.

Lietuva

2025. gadā Lietuvā būtiski pieauga būvdarbu apjoms, un noslēgto būvdarbu līgumu kopējā vērtība pārsniedza 800 miljonus eiro. Turpinājās darbi 114 kilometru garajā posmā no Kauņas līdz Panevėžai, tostarp atsevišķos posmos tika uzsākta sliežu ceļa ieklāšana. Tika parakstīts projektēšanas līgums posmam no Polijas robežas līdz Kauņai.

Pabeigta zemju atsavināšana galvenajos mezglos un staciju teritorijās. Tika izsludināts starptautisks projektēšanas iepirkums posmam no Panevėžas līdz Latvijas robežai. Vienlaikus turpinājās iepirkumi ritošā sastāva apkopes depo un reģionālo staciju izbūvei, kā arī tilta pār Neres upi būvniecība.

PUBLISKIE IEPIRKUMI

Pārskata gadā Sabiedrība turpināja pilnveidot un stiprināt projekta iepirkumu procesus. Iekšējās un ārējās procedūras tika pielāgotas liela mēroga būvniecības projektu prasībām, īpašu uzmanību pievēršot caurskatāmībai, normatīvo aktu prasību ievērošanai un labās prakses piemērošanai.

2025. gadā īpašs uzsvars tika likts uz ilgtspējas prasību stiprināšanu un kvalitātes standartu konsekventu piemērošanu visos iepirkumu procesos.

Sabiedrība sadarbojas ar vairāk nekā 400 Baltijas mēroga un starptautiskajiem partneriem. Lai nodrošinātu efektīvu iepirkumu norisi, regulāri tika organizētas tirgus konsultācijas ar mērķi iegūt atgriezenisko saiti, izvērtēt piegādātāju kapacitāti un pilnveidot iepirkumu dokumentāciju. Ņemot vērā piegādes ķēžu riskus, kas saistīti ar karu Ukrainā un mainīgo ģeopolitisko situāciju, Sabiedrība turpināja stingri piemērot piegādātāju ierobežojumus – jebkāda sadarbība piegādes ķēdē ar Krievijas vai Baltkrievijas uzņēmumiem joprojām ir aizliegta.

2025. gadā iepirkumu procedūras noritēja stabili – neviens iepirkuma rezultāts netika apstrīdēts, un viena procedūra tika pārtraukta. Gada beigās bija uzsāktas 11 iepirkumu procedūras ar kopējo plānoto līgumcenu vairāk nekā 800 miljonu eiro apmērā.

ESG UN ILGTSPĒJA

2025. gadā Sabiedrība pilnveidoja savu ilgtspējas pārvaldības ietvaru, apstiprinot atjauninātu Ilgtspējas un vides politiku. Vienlaikus sadarbībā ar nacionālajiem projekta ieviesējiem tika uzlabota datu apkopošana un pārskatu sagatavošana, radot pamatu vienotai ilgtspējas ziņošanai visā projektā un pārdomātākai lēmumu pieņemšanai.

Kā "Rail Baltica" projekta centrālais koordinators RB Rail AS integrē vides, sociālos un pārvaldības (ESG) aspektus programmas vadībā un īstenošanā. Ilgtspējas prasības tiek

piemērotas visā projektā ciešā sadarbībā ar nacionālajām ieviesēj institūcijām, balstoties uz vienotiem standartiem iepirkumu, ētikas, drošības, risku pārvaldības un kvalitātes jomā.

Atbildība par ilgtspējas jautājumiem ir noteikta valdei, savukārt uzraudzību īsteno padome. Par praktisko ieviešanu un uzraudzību savās kompetences jomās atbild attiecīgās struktūrvienības, savstarpēji sadarbojoties, lai nodrošinātu konsekventu pieeju visā organizācijā.

Cieša sadarbība ar nacionālajiem partneriem nodrošina vienotu pieeju vides aizsardzībai, sociālajai atbildībai un normatīvo prasību ievērošanai. Tas ietver ietekmes uz vidi pārvaldību, drošu darba apstākļu veicināšanu, kā arī projekta ieguldījumu transporta emisiju samazināšanā un reģionālās savienojamības uzlabošanā.

IEINTERESĒTO PUŠU IESAISTE UN UZTICĒŠANĀS

Sabiedrība apzinās, ka ieinteresēto pušu iesaiste ir būtisks priekšnosacījums "Rail Baltica" projekta mērķu sasniegšanai. 2025. gadā Sabiedrība mērķtiecīgi stiprināja dialogu ar galvenajām ieinteresētajām pusēm, organizējot strukturētas konsultācijas un regulāras koordinācijas sanāksmes, kā arī īstenojot Stratēģisko ieinteresēto pušu apmierinātības un iesaistes aptauju. Aptauja kalpoja kā pārvaldības instruments sadarbības kvalitātes izvērtēšanai, būtiskāko jautājumu identificēšanai un saņemtās atgriezeniskās saites sistemātiskai integrēšanai lēmumu pieņemšanā.

Aptaujā piedalījās padomes locekļi, nacionālās ieviesēj institūcijas, atbildīgo ministriju un Eiropas Savienības institūciju pārstāvji. Rezultāti apliecināja regulāru un strukturētu sadarbību ar galvenajiem partneriem. Ciešu operatīvo un stratēģisko koordināciju visa gada garumā nodrošināja divpusējās un daudzpusējās sanāksmes, programmas vadības komiteju sēdes un tematiskās darba grupas.

2025. gadā saņemtā atgriezeniskā saite kopumā apstiprināja pozitīvu vērtējumu par Sabiedrības lomu kā neitrālam, profesionālam un uzticamam programmas koordinatoram. Respondenti īpaši izcēla efektīvu vadību stratēģiski nozīmīgos iepirkumos, Eiropas Savienības finansējuma pārvaldībā un atskaišu sagatavošanā, programmas koordinācijā, kā arī savlaicīgu risku un problēmjautājumu identificēšanu. Tika atzīmēts arī progress komunikācijas atbalstā un starptautiskajā pārstāvībā.

Vienlaikus aptaujas rezultāti un pastāvīgais dialogs ar partneriem iezīmēja jomas turpmākai pilnveidei. Ieinteresētās puses uzsvēra nepieciešamību stiprināt sistēminženierijas un tehniskās nodrošināšanas funkcijas, paātrināt pārrobežu un saskarņu jautājumu risināšanu, kā arī padziļināt koordināciju ar nacionālajām iestādēm. Reaģējot uz šo atgriezenisko saiti, Sabiedrība īstenoja mērķtiecīgus pasākumus tehniskās pārvaldības stiprināšanai un iekšējo eskalācijas un lēmumu pieņemšanas procesu pilnveidei.

Paralēli Sabiedrība paplašināja sadarbību ar institucionālajiem un nozares partneriem, tostarp nacionālajām administrācijām, Eiropas Savienības institūcijām, infrastruktūras pārvaldītājiem, būvuzņēmējiem un nozares organizācijām. 2025. gadā tika organizēti kopīgi semināri, tirgus konsultācijas un koordinētas plānošanas aktivitātes, lai stiprinātu projekta īstenošanas gatavību un nodrošinātu tirgus atbilstību projekta vajadzībām.

Lai saglabātu atbilstību Eiropas un starptautiskajām dzelzceļa nozares attīstības tendencēm, Sabiedrība turpināja aktīvu dalību Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopienā (CER) un Starptautiskajā Dzelzceļu savienībā (UIC). Piedaloties darba grupās un nozares politikas diskusijās, Sabiedrība sniedza ieguldījumu kopējās nozares iniciatīvās un savā darbībā piemēroja starptautiski atzītus standartus un labāko praksi programmu vadībā un dzelzceļa infrastruktūras attīstībā.

PUBLISKĀ KOMUNIKĀCIJA UN IESAISTE

2025. gadā komunikācija bija vērsta uz skaidru, konsekventu un faktos balstītu informēšanu par projekta progresu visās trijās Baltijas valstīs, kā arī starptautiskajā vidē. Šīs aktivitātes centralizēti koordinēja Sabiedrība, ieviešot Globālo komunikācijas stratēģiju 2025.–2030. gadam, atjaunojot zīmola vadlīnijas un saskaņojot galvenos vēstījumus ar partneriem. Tas nodrošināja vienotu un precīzu informāciju par projekta izmaksām, termiņiem un īstenošanas gaitu.

"Rail Baltica" saglabāja augstu atpazīstamību Baltijas un starptautiskajos medijos – gada laikā tika reģistrēti gandrīz 17 000 publikāciju un pieminējumu. Starptautiskā atspoguļojuma apjoms pieauga, tostarp ar analītiskiem un padziļinātiem materiāliem vadošajos starptautiskajos biznesa medijos, pozicionējot "Rail Baltica" kā nozīmīgu Eiropas savienojamības un drošības infrastruktūras projektu. Sabiedrības koordinētās divas starptautiskās mediju vizītes Baltijas valstīs un Polijā nodrošināja žurnālistiem iespēju klātienē iepazīties ar būvdarbu progresu, veicinot papildu publicitāti un stiprinot projekta uzticamību. Mediju monitoringa dati apliecināja 7 % pieaugumu publikāciju skaitā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu un 13 % pieaugumu kopējā potenciālajā auditorijas sasniedzamībā ar pieaugošu interesi no Vācijas, Polijas, Ukrainas, Īrijas, Spānijas, Nīderlandes un Francijas.

Sabiedrības koordinācijā tika atjaunota korporatīvā tīmekļvietne, uzlabojot tās struktūru, navigāciju un saturu, lai nodrošinātu ērtāku un pārskatāmāku piekļuvi informācijai par būvdarbu progresu, iepirkumiem un projekta īstenošanas statusu.

2025. gada beigās veiktie sabiedriskās domas pētījumi liecināja, ka vairāk nekā puse respondentu "Rail Baltica" projektu vērtē pozitīvi, un pārliecinošs vairākums atzīst tā nozīmi reģionālās drošības un militārās mobilitātes stiprināšanā. Vienlaikus pētījums apliecināja sabiedrības gaidas pēc redzama būvdarbu progresa un skaidrākas, detalizētākas informācijas par projekta izmaksām, finansējuma avotiem un pārvaldības modeli.

"RAIL BALTICA" PROJEKTA FINANSĒJUMS

2025. gadā "Rail Baltica" projekts turpināja nodrošināt stabilu Eiropas Savienības finansējuma piesaisti, ko Programmas līmenī koordinēja un pārvaldīja Sabiedrība. Sabiedrība bija atbildīga par pieteikumu sagatavošanu un iesniegšanu Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) finansējumam, granta līgumu noslēgšanas procesa vadību, kā arī grantu īstenošanas un atskaišu koordinēšanu sadarbībā ar nacionālajiem finansējuma saņēmējiem un projekta ieviesējiem.

Pārskata gadā tika apstiprināts viens pieteikums EISI 2021.–2027. gada daudzgadu finanšu shēmas ietvaros, tādējādi piesaistot papildu 359 miljonus eiro no EISI un Igaunijas, Latvijas un Lietuvas valsts budžetiem.

Kopumā 2014.–2020. un 2021.–2027. gada plānošanas periodos Baltijas valstis un Sabiedrība ir noslēgušas divpadsmit EISI granta līgumus. Ieskaitot arī finansējumu Militārās mobilitātes sadaļā, projektam līdz šim nodrošināts aptuveni 4,4 miljardu eiro finansējums. No šīs summas gandrīz 85 % veido EISI līdzfinansējums, bet pārējo – Igaunijas, Latvijas un Lietuvas valdību finansējums.

Sešu 2014.–2020. gada plānošanas perioda EISI granta līgumu īstenošana noslēdzās 2024. gada 31. decembrī. 2025. gadā Sabiedrība koordinēja gala ziņojumu un maksājumu pieprasījumu sagatavošanu kopā ar projekta partneriem. Visas attiecināmās izmaksas šo līgumu ietvaros bija jāveic līdz 2024. gada beigām, savukārt atsevišķas atlikušās aktivitātes, ja nepieciešams, tika pabeigtas ar nacionālo finansējumu līdz gala ziņojumu iesniegšanas termiņam – 2025. gada 31. decembrim. Gala ziņojumi tika iesniegti 2025. gada 29. decembrī.

Līdz 2025. gada beigām minēto granta līgumu ietvaros kopējais tehniskās izpildes līmenis sasniedza 90,2 %. Tas atspoguļo būvdarbu progresu Lietuvā un pamattrases un staciju projektēšanas darbu pabeigšanu Latvijā un Igaunijā. Attiecībā uz Sabiedrības tiešajā atbildībā esošajām aktivitātēm tehniskās izpildes līmenis sasniedza 98,2 %, apliecinot augstu īstenošanas kvalitāti un atbildīgu pārvaldību.

Sabiedrība kopā ar "Rail Baltica" projekta partneriem gatavojas nākamajam EISI Transporta programmas uzsaukumam, kas plānots 2026. gadā. Mērķis ir piesaistīt papildu Eiropas Savienības finansējumu, lai nodrošinātu nepārtrauktu projekta īstenošanu un stabilu finanšu ietvaru turpmākajām aktivitātēm.

FINANŠU REZULTĀTI UN FINANSIĀLAIS STĀVOKLIS PĀRSKATA PERIODĀ

2025. gadā Sabiedrība atzina ieņēmumus no Eiropas Savienības grantiem 12 174 201 eiro apmērā (2024. gadā – 18 691 225 eiro), kā arī citus finansējuma ieņēmumus no Latvijas, Igaunijas un Lietuvas (nacionālajiem finansējuma saņēmējiem) 9 922 485 eiro apmērā (2024. gadā – 7 658 440 eiro).

Pārskata periodā Sabiedrības finanšu rādītājus ietekmēja izmaiņas valsts budžeta finansējuma pieejamībā, kā arī pieņemtie lēmumi par Sabiedrības darbības apjomu un veicamo funkciju sadalījumu "Rail Baltica" projekta ietvarā. Ņemot vērā izmaiņas Eiropas Savienības fondu attiecināmības nosacījumos, Sabiedrības administratīvās un darbības uzturēšanas izmaksas 2025. gadā netika segtas no ES finansējuma, bet tika finansētas no Igaunijas, Latvijas un Lietuvas valsts budžeta līdzekļiem.

Pārskata gads noslēgts ar 36 125 eiro zaudējumiem (2024. gadā – 44 988 eiro peļņa). Pārskata perioda rezultātu būtiski ietekmēja precizēts noslēguma maksājuma novērtējums 2014. gada darbības (CEF1) ietvaros. Minētais novērtējums veikts saskaņā ar Eiropas Komisijas piemērojamo metodoloģiju un ir tieši atkarīgs no projekta tehniskās izpildes līmeņa. 2014.–2020. gada daudzgadu finanšu shēmas EISI granta līgumi tika pabeigti 2024. gada 31. decembrī. Attiecīgie gala ziņojumi, tostarp informācija par tehniskās izpildes līmeni, tika iesniegti Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūrai (CINEA) 2025. gada 29. decembrī. Pārskata sagatavošanas brīdī notiek iesniegto gala ziņojumu izvērtēšana, un tās rezultāts noteiks galīgā maksājuma apmēru.

2025. gadā Sabiedrība saņēma papildu līdzfinansējumu no EISI grantiem 7 269 882 eiro apmērā (2024. gadā – 23 408 589 eiro). Minētais finansējums saņemts saskaņā ar 2025. gadā noslēgto jauno EISI granta līgumu.

Laika posmā no 2022. gada līdz 2025. gada beigām Sabiedrības finansēšana tika nodrošināta saskaņā ar Sabiedrības finansēšanas līgumu, kas noslēgts ar triju Baltijas valstu ministrijām, kuras ir atbildīgas par "Rail Baltica" projekta īstenošanu. Papildus tika noslēgti divpusēji sadarbības līgumi ar Lietuvas ieviesēj institūciju LTG Infra AB un Rail Baltic Estonia OÜ, kas regulē savstarpējo norēķinu un izmaksu sadales kārtību.

Lai nodrošinātu Sabiedrības darbības nepārtrauktību pēc 2025. gada, finansēšanas un sadarbības līgumi tika grozīti, pagarinot to darbības termiņu uz 2026. gadu un turpmāku periodu līdz jaunas finansēšanas kārtības saskaņošanai un formalizēšanai. Šis pārejas risinājums ļauj Sabiedrībai turpināt pildīt programmas līmeņa funkcijas, piemērojot līdzšinējos izmaksu sadales principus. Minēto līgumu mērķis ir nodrošināt Sabiedrības finansēšanu, sedzot un kompensējot faktiskās izmaksas, kas saistītas ar "Rail Baltica" projekta koordinēšanu un īstenošanu.

Pārskata periodā saņemtais neto valsts finansējums bija 11 221 184 eiro (2024. gadā – 6 125 869 eiro). Vienlaikus pārskata periodā par 5 951 334 eiro palielinājās īstermiņa

aizņēmumu apmērs, kas izmantoti attiecināmo izmaksu priekšfinansēšanai līdz EISI grantu atmaksas saņemšanai; pārskata perioda beigās īstermiņa aizņēmumu atlikums sasniedza 32 942 523 eiro.

2026. gada budžeta plānošanas procesā, lai samazinātu nacionālā finansējuma nepieciešamību, tika pieņemts lēmums samazināt darbinieku skaitu. Šī pieeja samazina plānoto 2026. gada budžeta apjomu, taču vienlaikus var palielināt projekta īstenošanas riskus, īpaši inženiertehniskās kapacitātes, pārrobežu saskarņu koordinācijas un normatīvās atbilstības jomā. Sabiedrības 2026. gada budžets ir apstiprināts, ņemot vērā pieejamo finansējumu plānoto aktivitāšu nodrošināšanai.

2026. GADA PRIORITĀTES

2026. gadā Sabiedrības galvenais uzdevums būs nodrošināt, lai būvdarbi noritētu atbilstoši grafikam, tehniskās sistēmas būtu savlaicīgi sagatavotas uzstādīšanai un testēšanai, kā arī lai nākamajiem "Rail Baltica" projekta posmiem būtu nodrošināts stabils finansējums. Šie uzdevumi tiks īstenoti ciešā sadarbībā ar projekta partneriem un atbilstoši ar projekta partneriem apstiprinātajai pārvaldības struktūrai.

Viena no būtiskākajām prioritātēm būs aktualizētu projekta programmas scenāriju izstrāde, lai precizētu projekta tvērumu, izmaksas un termiņus. Tas ietver precīzāku grafiku uzraudzību, risku integrēšanu plānošanas procesos un regulāru projekta izpildes izvērtēšanu.

Tehniskajā jomā galvenā uzmanība tiks pievērsta Kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmas iepirkuma virzībai, sistēminženierijas un drošības procesu stiprināšanai, kā arī sagatavošanās darbiem testēšanai un nodošanai ekspluatācijā. Turpināsies darbs pie ekspluatācijas gatavības nodrošināšanas, uzturēšanas plānošanas un dokumentācijas sagatavošanas atļaujas saņemšanai nodošanai ekspluatācijā.

Finansējuma jomā Sabiedrība izstrādās skaidru vidēja un ilgtermiņa finansēšanas plānu, pabeigs nepieciešamos grozījumus Eiropas Savienības finansējuma līgumos un sagatavos jaunus EISI pieteikumus iespējamajiem papildu uzsaukumiem. Tāpat tiks aktualizēti finansēšanas līgumi ar akcionāriem un finansējuma saņēmējiem. Mērķis ir nodrošināt stabilu un prognozējamu finansējumu, mazinot atkarību no īstermiņa budžeta lēmumiem. Tiks pilnveidotas arī iekšējās vadības un koordinācijas sistēmas, uzlabojot datu pārvaldību, pabeidzot pāreju uz vienotu dokumentu vadības sistēmu un nodrošinot sistemātisku iekšējo un ārējo auditu ieteikumu ieviešanu. Turpināsies darbs pie veselības, darba drošības un ilgtspējas uzraudzības stiprināšanas.

Sabiedriskā un ieinteresēto pušu komunikācija arī turpmāk būs viena no prioritātēm. 2026. gadā Sabiedrība īpašu uzmanību pievērsīs skaidras un savlaicīgas informācijas sniegšanai par projekta progresu, izmaksām un termiņiem, kā arī ciešākai sadarbībai ar nacionālajām iestādēm un Eiropas partneriem.

Organizatoriskās prioritātes 2026. gadā ietver stabila finansējuma nodrošināšanu Sabiedrības darbībai, kvalificēta personāla saglabāšanu, kritiski svarīgo tehnisko vakanču aizpildīšanu, kā arī mērķtiecīgu apmācību un zināšanu pārneses aktivitāšu turpināšanu, lai atbalstītu sistēmu integrāciju un sagatavošanos ekspluatācijai.

Izmaksu pieauguma riska kontekstā pietiekama finansējuma pieejamība ir būtisks priekšnosacījums projekta savlaicīgai īstenošanai. Pašlaik "Rail Baltica" pirmās kārtas aktivitātes tiek īstenotas stingri nodrošinātā finansējuma ietvaros, neuzņemoties finansiālas saistības, kurām nav pilnīga seguma.

Lai nodrošinātu projekta nepārtrauktību un mazinātu turpmāka izmaksu pieauguma risku, ir nepieciešams adekvāts, stabils un prognozējams finansējums no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) 2028.–2034. gada daudzgadu finanšu shēmas ietvaros. Ilgtermiņa Eiropas Savienības līmeņa finansējums ir būtisks, lai saglabātu projekta īstenošanas tempu, nodrošinātu koordinētu pārrobežu ieviešanu un pilnībā īstenotu "Rail Baltica" stratēģisko nozīmi pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā – kā TEN-T pamattīkla sastāvdaļai un nozīmīgam ieguldījumam ES militārajā mobilitātē, atturēšanas spēju stiprināšanā austrumu flangā, klimata mērķu sasniegšanā un Eiropas savienojamības veicināšanā.

Kopumā 2026. gadā Sabiedrība koncentrēsies uz stabilu priekšnosacījumu nodrošināšanu to aktivitāšu turpmākai īstenošanai, kurām vēl nav piešķirts atsevišķs finansējums, vienlaikus saglabājot stingru izmaksu kontroli un koordinētu projekta īstenošanu visās iesaistītajās valstīs.

Notikumi pēc bilances datuma

Informācija par notikumiem pēc bilances datuma sniegta finanšu pārskata 23. piezīmē.

Marko Kivila

Valdes priekšsēdētājs

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

PEĻNAS VAI ZAUDĒJUMU APRĒĶINS

	Piezīme	2025 EUR	2024 EUR
Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	4	22 111 867	26 380 513
Personāla izmaksas	5	(15 218 636)	(16 332 319)
a) atlīdzība par darbu		(12 703 471)	(13 629 649)
b) valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas		(2 514 565)	(2 702 057)
c) pārējās sociālās nodrošināšanas izmaksas		(600)	(613)
Nolietojums	8	(215 723)	(284 557)
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	6	(6 717 966)	(9 720 346)
Procentu ieņēmumi		10 810	13 870
Procentu izmaksas		(2 573)	(4 244)
Peļņa/(zaudējumi) pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa		(32 221)	52 917
Uzņēmumu ienākuma nodoklis par pārskata gadu	7	(3 904)	(7 929)
PĀRSKATA GADA PEĻŅA/(ZAUDĒJUMI)		(36 125)	44 988

Pielikums ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

Marko Kivila
 Valdes priekšsēdētājs

Anita Pūka
 Galvenā grāmatvede

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

BILANCE

AKTĪVS

	Piezīme	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI			
Nemateriālie ieguldījumi	8	6 670	40 461
Ilgtermiņa ieguldījumi nomātajos pamatlīdzekļos	8	10 616	16 998
Pārējie pamatlīdzekļi	8	163 613	317 333
KOPĀ ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI		180 899	374 792
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI			
Debitori			
Saistīto personu parādi	9	425 705	1 579 523
Citi debitori	10	222 810	175 649
Nākamo periodu izmaksas	11	601 181	523 351
Uzkrātie ieņēmumi	12	22 374 170	17 215 068
KOPĀ		23 623 866	19 493 591
Nauda	13	42 461 858	41 669 386
KOPĀ APGROZĀMIE LĪDZEKĻI		66 085 724	61 162 977
KOPĀ AKTĪVS		66 266 623	61 537 769

Pielikums ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

Marko Kivila
Valdes priekšsēdētājs

Anita Pūka
Galvenā grāmatvede

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

PASĪVS

	Piezīme	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
PAŠU KAPITĀLS			
Akciju kapitāls	14	1 950 015	1 950 015
Akciju emisijas uzcelojums	14	9 749 985	9 749 985
Iepriekšējo gadu nesegtie zaudējumi		(5 040 729)	(5 085 717)
Pārskata gada peļņa/(zaudējumi)		(36 125)	44 988
KOPĀ PAŠU KAPITĀLS		6 623 146	6 659 271
KREDITORI			
Ilgtermiņa kreditori			
Aizņēmumi no saistītajām personām	15	18 228 073	26 991 189
Pārējie kreditori		16 847	131 255
Nākamo periodu ieņēmumi	16	53 979	124 899
KOPĀ		18 298 899	27 247 343
Īstermiņa kreditori			
Aizņēmumi no saistītajām personām	15	14 714 451	-
Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem		725 776	2 068 481
Parādi saistītajām personām	21	840 081	353 752
Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas	17	391	249 363
obligātās iemaksas			
Pārējie kreditori	20	6 598 493	5 530 805
Nākamo periodu ieņēmumi	16	15 853 256	16 484 476
Uzkrātās saistības	18	2 612 130	2 944 278
KOPĀ		41 344 578	27 631 155
KOPĀ KREDITORI		59 643 477	54 878 498
KOPĀ PASĪVS		66 266 623	61 537 769

Pielikums ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

Marko Kivila
 Valdes priekšsēdētājs

Anita Pūka
 Galvenā grāmatvede

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

NAUDAS PLŪSMAS PĀRSKATS

	Piezīme	01.01.2025- 31.12.2025 EUR	01.01.2024- 31.12.2024 EUR
Pamatdarbības naudas plūsma			
Peļņa/(zaudējumi) pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa		(32 221)	52 917
Korekcijas:			
Ilgtermiņa ieguldījumu vērtības samazinājums	8	215 723	284 557
(Peļņa)/zaudējumi no ilgtermiņa ieguldījumu pārdošanas un norakstīšanas	4	(6 734)	(891)
Ieņēmumi no CINEA un cita finansējuma Procentu izmaksas	4	(22 096 685)	(26 349 665)
Procentu ieņēmumi		2 573	4 244
Procentu ieņēmumi		(10 814)	(13 870)
<i>Peļņa vai (zaudējumi) pirms apgrozāmā kapitāla izmaiņām</i>		<i>(21 928 158)</i>	<i>(26 022 708)</i>
Debitoru parādu atlikuma samazinājums/(pieaugums)		(124 992)	(109 248)
Piegādātājiem un pārējiem kreditoriem maksājamo parādu atlikumu (samazinājums)/ pieaugums		(1 589 933)	1 008 524
Uzkrāto izmaksu (samazinājums)/ pieaugums		(393 396)	83 127
<i>Bruto pamatdarbības naudas plūsma</i>		<i>(24 036 479)</i>	<i>(25 040 305)</i>
Izdevumi uzņēmumu ienākuma nodokļa maksājumiem		(4 369)	(9 538)
Pamatdarbības neto naudas plūsma		(24 040 848)	(25 049 843)
Ieguldīšanas darbības naudas plūsma			
Ilgtermiņa ieguldījumu iegāde		(28 157)	(91 627)
Ieņēmumi no pamatlīdzekļu pārdošanas		6 392	226
Saņemtie procenti		10 810	13 870
Ieguldīšanas darbības neto naudas plūsma		(10 955)	(77 531)
Finansēšanas darbības naudas plūsma			
Saņemtie aizdevumi no saistītām personām	15	5 951 334	2 655 229
Saistītām personām atmaksātie aizdevumi	15	-	(10 857 731)
Finansējuma saņēmēju piešķirtais finansējums		11 573 665	6 263 592

Finansējuma saņēmējiem atmaksātās summas		(352 481)	(137 723)
CINEA līdzfinansējums, kas attiecināms uz Sabiedrību		7 269 882	23 408 589
Nomas maksājumi		(21 247)	(23 541)
Samaksātie procenti		(2 573)	(4 244)
Finansēšanas darbības neto naudas plūsma		24 418 580	21 304 171
Pārskata gada neto naudas plūsma		366 777	(3 823 203)
Pārklasificēts uz posteni "Nauda, kas attiecināma uz Finansējuma saņēmējiem" (skatīt 13. piezīmi)		(641 656)	-
Naudas atlikums pārskata gada sākumā	13	36 163 220	39 986 423
Naudas atlikums pārskata gada beigās, attiecināms uz Sabiedrību	13	35 888 341	36 163 220
Naudas atlikums pārskata gada beigās, attiecināms uz Finansējuma saņēmējiem	13	6 573 517	5 506 166
Kopā naudas atlikums pārskata gada beigās		42 461 858	41 669 386

Pielikums ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

Marko Kivila
 Valdes priekšsēdētājs

Anita Pūka
 Galvenā grāmatvede

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

PAŠU KAPITĀLA IZMAIŅU PĀRSKATS

	Akciju kapitāls	Akciju emisijas uzcenojums	Iepriekšējo periodu nesegtie zaudējumi	Pārskata gada peļņa/ (zaudējumi)	Kopā
2023. gada					
31. decembrī, EUR	1 950 015	9 749 985	(5 096 311)	10 594	6 614 283
Pārskata gada peļņa	-	-	-	44 988	44 988
Iepriekšējā gada rezultāta pārnese	-	-	10 594	(10 594)	-
2024. gada					
31. decembrī, EUR	1 950 015	9 749 985	(5 085 717)	44 988	6 659 271
Pārskata gada zaudējumi	-	-	-	(36 125)	(36 125)
Iepriekšējā gada rezultāta pārnese	-	-	44 988	(44 988)	-
2025. gada					
31. decembrī, EUR	1 950 015	9 749 985	(5 040 729)	(36 125)	6 623 146

Pielikums ir šī finanšu pārskata neatņemama sastāvdaļa.

Marko Kivila
 Valdes priekšsēdētājs

Anita Pūka
 Galvenā grāmatvede

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

FINANŠU PĀRSKATA PIELIKUMS

1. Vispārīga informācija par Sabiedrību

AS "RB Rail" (turpmāk tekstā – Sabiedrība) reģistrēta Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā 2014. gada 12. novembrī. Sabiedrības juridiskā adrese ir Satekles iela 2B, Rīga. Sabiedrības akcionāri ir Rail Baltic Estonia OÜ, SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" un UAB "Rail Baltica statyba". Sabiedrība nodarbojas galvenokārt ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas plānošanu, projektēšanu, būvniecību un mārketingu. Sabiedrībai ir šādas filiāles:

- AS "RB Rail" Lietuvas filiāle, juridiskā adrese: J. Basanavičiaus g. 24, Viļņa, Lietuva,
- AS "RB Rail" Igaunijas filiāle: juridiskā adrese: Veskiposti tn 2/1, Tallina, Igaunija.
- AS "RB Rail" Latvijas filiāle: juridiskā adrese Satekles iela 2B, Rīga, Latvija.

2. Nozīmīgu grāmatvedības uzskaites principu kopsavilkums

Finanšu pārskata sagatavošanas pamatnostādnes

Sabiedrības finanšu pārskats sagatavots saskaņā ar Latvijas Republikas Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likumu. Finanšu pārskats sagatavots saskaņā ar sākotnējās vērtības uzskaites principu. Finanšu pārskatā par naudas vienību lieto Latvijas Republikas naudas vienību eiro (EUR).

Īstermiņa un ilgtermiņa aktīvi un saistības

Aktīvi un saistības Sabiedrības bilanci uzrādīti atbilstoši Īstermiņa un ilgtermiņa klasifikācijai. Aktīvus uzrāda kā Īstermiņa, ja:

- aktīvus paredzēts realizēt parastā darbības cikla ietvaros;
- aktīvus paredzēts realizēt divpadsmit mēnešu laikā pēc pārskata perioda beigām vai
- aktīvi ir nauda vai tās ekvivalenti.

Visus pārējos aktīvus klasificē kā ilgtermiņa aktīvus.

Saistības uzrāda kā Īstermiņa, ja:

- ir paredzēts, ka par tām norēķināsies parastā darbības ciklā;
- tās paredzēts nokārtot divpadsmit mēnešu laikā pēc pārskata perioda beigām vai
- Sabiedrībai nav beznosacījuma tiesību, lai atliktu saistību nokārtošanu vismaz divpadsmit mēnešus pēc pārskata perioda beigām.

Visas pārējās saistības Sabiedrība klasificē kā ilgtermiņa saistības.

Sabiedrība ir noteikusi, ka tās parastais darbības cikls ir katra finansējuma līguma pilnīga izpilde, tāpēc tā klasificē uzkrātos ieņēmumus un nākamo periodu ieņēmumus no EISI līdzfinansējuma kā Īstermiņa, lai arī ir sagaidāms, ka atsevišķas summas varētu tikt segtas pēc viena gada perioda.

Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi

Lai atzītu ieņēmumus, jābūt izpildītiem šādiem atzīšanas kritērijiem:

Ieņēmumus no EISI un valsts līdzfinansējuma atzīst, kad projekta īstenošanas gaistā radušās tiešas attiecināmas izmaksas, piemērojot attiecīgajā EISI finansējuma līgumā noteikto EISI un valsts līdzfinansējuma likmi:

	EISI līdzfinansējuma likme	Valsts līdzfinansējuma likme
2014. gads (INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990)	85%	15%
2015. gads (INEA/CEF/TRAN/M2015/1129482)	85%	15%
2016. gads (INEA/CEF/TRAN/M2016/1360716)	85%	15%
2019. gads (INEA/CEF/TRAN/M2019/2098304)	85%	15%
2019. gads (INEA/CEF/TRAN/M2019/2098073)	85%	15%
2020. gads (INEA/CEF/TRAN/M2020/2428991)	85%	15%
21-LV-TM-RBMMLV CEF2-1MM*	50%	50%
2021. gads (101079279-21-EU-TC-RBGP Part VII C)	85%	15%
2022. gads (101122614-22-EU-TC-RBGP Part VIII C), izņemot	85%	15%
darbu paketi 4, T4.1.	50%	50%
2022. gads(101122611-22-EU-TG-RBGP Part VIII G), izņemot	85%	15%
darba paketes 2, T2.1., T2.2. un 4, T4.1.	81%	19%
darba paketi 5, T5.1.	30%	70%
2023. gads (101175270-23-EU-TC-RBGP Part IX C), izņemot	85%	15%
...darba paketi 2, T2.1.	80%	20%
2023. gads (101175278-23-EU-TG-RBGP Part IX G), izņemot	85%	15%
darba paketi 2, T2.1.	80%	20%

23-LV-TM-RBMMLV-CEF2-3MM*	50%	50%
2024. gads (101230018-24-EU-TC-RBGP Part X C)	85%	15%

* EISI Militārās mobilitātes projekts, kur LR Satiksmes ministrija ir projekta koordinators un Sabiedrība ir jāpilda konkrēti uzdevumi

Uzņēmumu ienākuma nodoklis

Saskaņā ar Latvijas un Igaunijas likumiem par uzņēmumu ienākuma nodokli, tas maksājamas tikai par sadalīto peļņu vai darījumiem, kas uzskatāmi par nosacītu peļņas sadali, piemērojot 20% likmi. Uzņēmumu ienākuma nodoklis Lietuvā ir jāmaksā par apliekamo ienākumu, piemērojot 16% likmi, pēc nodokļu atvieglojuma 70 % apmērā par iepriekšējo periodu zaudējumiem. 2025. gada beigās Sabiedrība ir atzinusi nodokļu zaudējumus Lietuvā 189 764 EUR apmērā. Atliktā nodokļa aktīvs netiek atzīts.

Nemateriālie ieguldījumi

Nemateriālie ieguldījumi ir uzskaitīti to sākotnējā vērtībā, atskaitot uzkrāto amortizāciju un vērtības samazinājumu. Amortizācija tiek aprēķināts šādā aktīva lietderīgās lietošanas laikā. Programmatūras licences tiek amortizētas licences perioda laikā. Programmatūras aplikāciju izstrādes izmaksas tiek kapitalizētas un amortizētas trīs gados.

Pamatlīdzekļi

Pamatlīdzekļi ir uzskaitīti to sākotnējā vērtībā, atskaitot uzkrāto nolietojumu un vērtības samazinājumu. Nolietojums tiek aprēķināts šādā aktīva lietderīgās lietošanas laikā, izmantojot lineāro metodi:

Biroja mēbeles	- 5 gados
Pārējie pamatlīdzekļi un inventārs	- 3 gados

Nolietojumu aprēķina, sākot ar nākamo mēnesi pēc pamatlīdzekļu nodošanas ekspluatācijā vai iesaistīšanas saimnieciskajā darbībā. Katrai pamatlīdzekļa daļai, kuras izmaksas ir būtiskas attiecībā pret šī pamatlīdzekļa kopējām izmaksām, nolietojums jāaprēķina atsevišķi.

Ja Sabiedrība atsevišķi nolieto dažas pamatlīdzekļa daļas, tas atsevišķi nolieto arī atlikušās šī paša pamatlīdzekļa daļas. Atlikumu veido tās pamatlīdzekļa daļas, kas atsevišķi nav svarīgas. Atlikušo daļu nolietojumu aprēķina, izmantojot tuvināšanas metodes, lai patiesi atspoguļotu to lietderīgās lietošanas laiku.

Ja kādi notikumi vai apstākļu maiņa liecina, ka pamatlīdzekļu bilances vērtība varētu būt neatgūstama, attiecīgo pamatlīdzekļu vērtība tiek pārskatīta, lai noteiktu to vērtības samazināšanos. Ja eksistē vērtības neatgūstamības pazīmes un ja aktīva bilances vērtība pārsniedz aplēsto atgūstamo summu, aktīvs vai naudu ģenerējošā vienība tiek norakstīta līdz tā atgūstamajai summai. Pamatlīdzekļa atgūstamā summa ir lielākā no neto pārdošanas vērtības un lietošanas vērtības. Nosakot lietošanas vērtību, aplēstās nākotnes naudas plūsmas tiek diskontētas to tagadnes vērtībā, izmantojot pirmsnodokļu diskonta likmi, kas atspoguļo tagadnes tirgus prognozes attiecībā uz aktīva vērtības izmaiņām un uz to attiecināmajiem riskiem. Aktīvam, kas pats nerada ievērojamas naudas plūsmas, atgūstamā summa tiek noteikta atbilstoši tam naudas plūsmu ģenerējošajam aktīvam, pie kura tas pieder. Zaudējumi vērtības samazinājuma rezultātā tiek atzīti peļņas vai zaudējumu aprēķinā.

Pamatlīdzekļu objektu uzskaites vērtības atzīšanu pārtrauc, ja tas tiek atsavināts vai ja no aktīva turpmākās lietošanas nākotnē nav gaidāmi nekādi saimnieciskie labumi. Jebkāda peļņa vai zaudējumi, kas radušies pamatlīdzekļu objekta atzīšanas pārtraukšanas rezultātā (ko aprēķina kā starpību starp neto ieņēmumiem no atsavināšanas un pamatlīdzekļa bilances vērtību), tiek atzīta peļņas vai zaudējumu aprēķinā tajā periodā, kad notikusi pamatlīdzekļa atzīšanas pārtraukšana.

Aizdevumi un debitoru parādi

Aizdevumi un debitoru parādi ir neatvasināti finanšu aktīvi ar fiksētu vai nosakāmu maksājumu grafiku, kuri netiek kotēti aktīvajā tirgū. Aizdevumi un debitoru parādi tiek novērtēti sākotnējā vērtībā, atskaitot veiktos maksājumus, norakstījumus un uzkrājumus sliktajiem parādiem.

Nauda

Naudas atlikumu veido nauda bankās un Latvijas Valsts kasē.

Kā centrālais Rail Baltica projekta koordinators Sabiedrība saņem EISI grantu maksājumus no Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūras savā bankas kontā un sadala tos pārējiem Finansējuma saņēmējiem. Situācijās, kad finansējuma daļa nevar tikt nekavējoties sadalīta individuāliem Finansējuma saņēmējiem atbilstoši finansējuma līgumu nosacījumiem, nesadalītā summa tiek norādīta kā naudas atlikums, kas attiecināms uz Finansējuma saņēmējiem, un tiek atzītas saistības pret Finansējuma saņēmējiem.

Naudas plūsmas pārskatā tiek ietverta tikai nauda, kas attiecināma uz Sabiedrību, un cauri plūstošā Eiropas finansējuma sadale netiek uzrādīta.

Saņemtie aizņēmumi

Saņemtie aizņēmumi ir finanšu instrumenti, kas novērtēti sākotnējā vērtībā, no kuras atskaitīti veiktie pamatsummas maksājumi.

Noma

Noma ir līgums, ar kuru iznomātājs par atlīdzību nodod nomniekam tiesības lietot aktīvu līgumā noteiktu laika periodu. Nomā darījumus uzskaita atbilstoši no tās sākuma datumā noteiktajai klasifikācijai.

Nomu klasificē kā finanšu nomu, ja tā būtībā nodod nomniekam visus īpašuma tiesībām raksturīgos riskus un atlīdzības, un ja tā atbilst vismaz vienam no šādiem nosacījumiem:

- nomātā aktīva īpašuma tiesības tiks nodotas nomniekam līdz nomas termiņa beigām;
- nomas termiņš ietver būtiski lielāko daļu no aktīva saimnieciskās izmantošanas laika pat tad, ja īpašuma tiesības netiek nodotas;
- iznomātie aktīvi ir tik specifiski, ka tos, būtiski nepārveidojot, var lietot tikai nomnieks.

Finanšu nomas termiņa sākumā finanšu nomas aktīvi un saistības tiek atzītas minimālo nomas maksājumu pašreizējā vērtībā, kas diskontēta, piemērojot nomā ietverto procentu likmi. Finanšu nomas maksājumi tiek sadalīti starp finanšu izmaksām un saistību samazinājumu, lai katrā periodā nodrošinātu pastāvīgu procentu likmi par saistību atlikumu. Finanšu nomas ietvaros turēto aktīvu nolietojumu aprēķina tāpat kā īpašumā esošo aktīvu nolietojumu.

Nomu klasificē kā operatīvo nomu, ja tā pēc būtības nenodod nomniekam visus īpašuma tiesībām raksturīgos riskus un atlīdzības. Nomā maksājumi operatīvās nomas ietvaros tiek atzīti peļņas vai zaudējumu aprēķinā visā nomas perioda laikā.

Uzkrājumi

Uzkrājumi tiek atzīti, kad Sabiedrībai ir pašreizējs pienākums (juridisks vai prakses radīts), ko izraisījis kāds pagātnes notikums, un pastāv varbūtība, ka šo saistību izpildei būs nepieciešama ekonomiskos labumus ietverošu resursu aizplūšana no Sabiedrības, un saistību apjomu iespējams pietiekami ticami novērtēt. Ja Sabiedrība paredz, ka uzkrājumu izveidošanai nepieciešamie izdevumi tiks daļēji vai pilnībā atmaksāti, piemēram, apdrošināšanas līguma ietvaros, 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 peļņas vai zaudējumu aprēķinā tiek atspoguļotas, atskaitot summas, kas ir atgūtas. Gadījumā, ja būtiska ietekme ir naudas laika vērtībai, uzkrājumi tiek aprēķināti, diskontējot paredzamo nākotnes naudas plūsmu, izmantojot pirmsnodokļu likmi, kas atspoguļo naudas laika vērtības pašreizējo novērtējumu tirgū un riskus, kas attiecas uz konkrētajām saistībām, ja tādi būtu. Ja tiek veikta diskontēšana, uzkrājumu palielināšana laika gaitā tiek atzīta kā aizņēmumu izmaksas.

Iespējamās saistības un aktīvi

Šajā finanšu pārskatā iespējamās saistības nav atzītas. Tās tiek atspoguļotas pārskata pielikumos, izņemot gadījumus, kad iespējamība, ka līdzekļi tiks izdoti, ir attāla. Iespējamie

aktīvi šajā finanšu pārskatā netiek atzīti, bet tiek atspoguļoti tikai tad, kad iespējamība, ka ar darījumu saistītie ekonomiskie guvumi nonāks līdz Sabiedrībai, ir pietiekami pamatota.

Valsts finansējums

Finansējums tiek atzīts, ja ir pamatota pārliecība par to, ka attiecīgais finansējums tiks saņemts un visi ar to saistītie nosacījumi izpildīti. No Eiropas Komisijas saņemtais finansējums ilgtermiņa ieguldījumu iegādei, izveidei vai būvniecībai sākotnēji tiek uzskaitīts kā nākamo periodu ieņēmumi un sistemātiski atzīts peļņas vai zaudējumu aprēķinā attiecīgo aktīvu lietderīgās lietošanas laikā. Cits valsts finansējums tiek sistemātiski atzīts kā ieņēmumi periodā, kad Sabiedrība peļņas vai zaudējumu aprēķinā uzrāda izmaksas, kas tiek kompensētas no saņemtā finansējuma. Finansējums, kuru var saņemt kā kompensāciju par jau esošiem izdevumiem, atzīst kā ieņēmumus periodā, kad finansējums kļūst saņemams.

No 2022. gada līdz 2025. gada beigām Sabiedrības finansējumu reglamentē līgums par Sabiedrības darbības finansējumu, kas noslēgts ar trim Baltijas valstu ministrijām, kas ir atbildīgas par *Rail Baltica* projekta īstenošanu. 2023. gadā tika noslēgts vēl viens līgums ar *Rail Baltica* projekta ieviesējorganizāciju Lietuvā, proti, Sadarbības līgums ar AB "LTGI Infra" 2023.-2025. gadam. 2026. gada janvārī finansējuma līgums tika pagarināts vēl uz vienu gadu – līdz 2026. gada beigām. Visi līgumi būtībā paredz Sabiedrības darbības finansēšanu, sadalot un kompensējot faktiskās *Rail Baltica* projekta koordinācijas un īstenošanas izmaksas, līdz ar to šis finansējums tiek uzskaitīts tāpat kā valsts piešķirtais finansējums.

Tā kā minētajiem līgumiem ir atšķirīga juridiskā forma, Sabiedrība lūdza visu trīs Baltijas valstu nodokļu administrāciju viedokli par PVN un uzņēmumu ienākuma nodokļa piemērošanu šiem izmaksu kompensācijas darījumiem un saņēma atbildi, ka Sabiedrības saimnieciskā darbība nav uzskatāma par pakalpojumu sniegšanu PVN un ienākuma nodokļu tiesību aktu kontekstā.

Nākamo periodu ieņēmumi

Nākamo periodu ieņēmumi tiek atzīti, kad no Eiropas Komisijas Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūras (CINEA) un trīs Baltijas valstu valdībām saņemtais finansējums ir izmantotas ilgtermiņa ieguldījumu iegādei. Nākamo periodu ieņēmumus atzīst peļņas vai zaudējumu aprēķinā pakāpeniski attiecīgo ilgtermiņa ieguldījumu lietderīgās izmantošanas laikā.

Daļa no nākamo periodu ieņēmumiem, kas tiks atzīta kā ieņēmumi vēlāk nekā viena gada laikā, tiek klasificēta kā ilgtermiņa nākamo periodu ieņēmumi. Saņemtā līdzfinansējuma daļa, kas vēl nav tikusi izmantota plānoto attiecināmo izmaksu segšanai, arī tiek atzīta nākamo periodu ieņēmumos un klasificēta attiecīgi kā īstermiņa un ilgtermiņa nākamo periodu ieņēmumi atkarībā no paredzamā izmantošanas laika.

Notikumi pēc bilances datuma

Finanšu pārskatā tiek atspoguļoti tādi notikumi pēc pārskata gada beigām, kas sniedz papildu informāciju par Sabiedrības finansiālo stāvokli bilances sagatavošanas datumā (koriģējošie notikumi). Ja notikumi pēc pārskata gada beigām nav koriģējoši, tie tiek atspoguļoti finanšu pārskata pielikumos tikai tad, ja tie ir būtiski.

3. Nozīmīgu grāmatvedības uzskaitē izmantojamu vērtējumu un aplēšu izmantošana

Aplēšu izmantošana

Sagatavojot finanšu pārskatu, vadībai nākas pamatoties uz zināmām aplēsēm un pieņēmumiem, kas ietekmē atsevišķos pārskatos atspoguļotos bilances un peļņas vai zaudējumu aprēķina posteņu atlikumus, kā arī iespējamo saistību apmēru. Nākotnes notikumi var ietekmēt pieņēmumus, pamatojoties uz kuriem veiktas attiecīgās aplēses. Jebkāda aplēšu izmaiņu ietekme tiek atspoguļota finanšu pārskatā to noteikšanas brīdī.

Ieņēmumu no EISI līdzfinansējuma atzīšana

Sabiedrība atzīst ieņēmumus no EISI līdzfinansējuma, pamatojoties uz attiecināmajām izmaksām, kas radušās katra līdzfinansējuma līgumā paredzētā pasākuma ietvaros. Izmaksu attiecināmība tiek noteikta, pamatojoties uz finansējuma līguma nosacījumiem, Eiropas Komisijas vadlīnijām par izmaksu atbilstību Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta prasībām, dažādām Eiropas Komisijas vadlīnijām un iekšējām procedūrām, kas paredz Eiropas Komisijas noteikto izmaksu atbilstības kritēriju piemērošanu. Sabiedrības vadība ir izvērtējusi 2025. gada izmaksu klasifikāciju attiecināmajās un neattiecināmajās izmaksās un uzskata, ka nekādas korekcijas nav nepieciešamas.

Saskaņā ar AS "RB Rail" finansējuma līgumu 2022.–2025. gadam visas izmaksas, kas starpposma finanšu pārskatā iekļautas kā attiecināmas, bet ko CINEA uzskata par neattiecināmām, segs attiecīgais Finansējuma saņēmējs vai saņēmēji atkarībā no izmaksu rakstura.

Uzkrātie ieņēmumi

Uzkrātie ieņēmumi atspoguļo attiecināmo izmaksu pārsniegumu pār jau saņemto un Sabiedrībai piešķirto finansējumu, kā arī līdzfinansējumu un valsts līdzfinansējumu, kas pienākas no finansējuma saņēmējiem - Rail Baltica projekta ieinteresētajām pusēm – saskaņā ar noslēgtajiem finansēšanas līgumiem. Sabiedrības vadība uzskata, ka uzkrāto ieņēmumu atlikumi 2025. gada 31. decembrī ir atgūstami.

Saskaņā ar Daudzgaļu finanšu shēmas (2014–2020) ietvaros noslēgtajiem finansējuma līgumiem, kuru beigu termiņš bija 2024. gada 31. decembris, 2025. gadā sadarbībā ar visām *Rail Baltica* projekta īstenošanā iesaistītajām pusēm tika sagatavoti galīgie ziņojumi

– galīgā maksājuma pieprasījumi, kas tika iesniegti 2025. gada 29. decembrī. Prognozētais kopējais tehniskās pabeigtības rādītājs līdz 2025. gada beigām ir 90,2 % (kop). Pamatojoties uz galīgo ziņojumu un CINEA metodoloģiju, finansējuma līguma ietvaros paredzētais galīgais maksājums par 2014. gadu tiks koriģēts atbilstoši CINEA piemērotajai metodoloģijai. Līdz ar to sagaidāms, ka Sabiedrība no 2014. gadam paredzētā finansējuma saņems par 70 309 EUR mazāku kompensāciju, nekā iepriekš tika deklarēts CINEA. Attiecīgi šajā finanšu pārskatā ir samazināti arī uzkrātie ieņēmumi.

Darbības turpināšana

Katra pārskata gada beigās vadība izvērtē, vai Sabiedrībai ir pietiekami resursi, lai turpinātu darbību vismaz vienu gadu pēc pārskata gada beigām. Skatīt finanšu pārskata pielikuma 24. piezīmi.

4. Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi

	2025 EUR	2024 EUR
Saņemtais EISI līdzfinansējums	12 174 201	18 691 225
No Latvijas saņemtais finansējums	4 774 629	3 765 450
No Igaunijas saņemtais finansējums	2 357 065	1 911 730
No Lietuvas saņemtais finansējums	2 790 790	1 981 260
Līgumsodi	8 448	29 957
Peļņa/(zaudējumi) no pamatlīdzekļu pārdošanas un norakstīšanas	6 734	891
KOPĀ:	22 111 867	26 380 513

Rail Baltica projekta īstenošana tiek finansēta no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta. Līdz šim Sabiedrība projekta finansējuma saņēmēju vārdā ir noslēgusi 12 finansējuma līgumus *Rail Baltica* Globālā projekta īstenošanai. Sabiedrība ir noslēgusi arī divus finansējuma līgumus, ko pārvalda Latvijas Republikas Finanšu ministrija. Kopējās attiecināmās izmaksas noslēgto finansējuma līgumu ietvaros pārsniedz 4,4 mljrd. EUR ar maksimālo Eiropas Komisijas līdzfinansējumu 85% apmērā. Pirmie seši EISI finansējuma līgumi tika izpildīti līdz 2024. gada 31. decembrim. Attiecīgie galīgie ziņojumi, tostarp tehniskās pabeigtības rādītāji, tika iesniegti CINEA 2025. gada 29. decembrī. Pašlaik CINEA veic iesniegto dokumentu pārbaudi, un tās iznākums noteiks galīgo maksājumu apmēru.

	Finansējuma līgums Nr.	Parakstīts	Kopā attiecināmās izmaksas, EUR	CEF līdz finansējums, EUR	Valsts līdzfinansējums, EUR
1	INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990	24.11.2015	536 710 101	442 230 614	94 479 487
2	INEA/CEF/TRAN/M2015/1129482	18.11.2016	153 168 872	130 193 541	22 975 331
3	INEA/CEF/TRAN/M2016/1360716	13.06.2018	129 966 868	110 471 838	19 495 030
4	INEA/CEF/TRAN/M2019/2098304	16.11.2020	86 063 519	73 153 991	12 909 528
5	INEA/CEF/TRAN/M2019/2098073	16.11.2020	128 119 171	108 901 295	19 217 876
6	INEA/CEF/TRAN/M2020/2428991	19.10.2021	19 646 555	16 699 572	2 946 983
7*	21-LV-TM-RBMMLV CEF2-1MM	09.08.2022	6 636 480	3 318 240	3 318 240
8	101079279-21-EU-TC-RBGP Part VII C	19.10.2022	422 629 844	353 879 159	68 750 685
9	101122614-22-EU-TC-RBGP Part VIII C	16.10.2023	411 321 203	323 530 274	87 790 929
10	101122611-22-EU-TG-RBGP Part VIII G	16.10.2023	713 437 285	605 437 332	107 999 953
11*	23-LV-TM-RBMMLV-CEF2-3MM	22.04.2024	103 102 358	51 551 179	51 551 179
12	101175270-23-EU-TC-RBGP Part IX C	18.10.2024	858 773 303	717 489 461	141 283 842
13	101175278-23-EU-TG-RBGP Part IX G	16.10.2024	536 201 985	446 241 781	89 960 204
14	101230018-24-EU-TC-RBGP Part X C	21.10.2025	359 792 043	295 508 587	64 283 456
KOPĀ:			4 465 569 587	3 678 606 864	786 962 723

* EISI Militārās mobilitātes projekts, kur LR Satiksmes ministrija ir projekta koordinators un Sabiedrībai ir jāpilda konkrēti uzdevumi.

5. Personāla izmaksas

	2025 EUR	2024 EUR
a) Atlīdzība par darbu		
Projekta vadības darba grupa	10 922 458	11 915 702
Valdes locekļi	1 594 127	1 524 106
Padomes locekļi	186 886	189 841
KOPĀ:	12 703 471	13 629 649
b) Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas		
Projekta vadības darba grupa	2 224 224	2 378 243
Valdes locekļi	257 023	287 682
Padomes locekļi	33 318	36 132
KOPĀ:	2 514 565	2 702 057

c) Pārējās sociālās apdrošināšanas izmaksas	2025 EUR	2024 EUR
Uzņēmējdarbības riska nodeva	600	613
KOPĀ:	600	613

2025. gada beigās Sabiedrībā strādāja 170 darbinieku (2024. gadā: 192). Sabiedrības valdes sastāvā bija pieci valdes locekļi, bet padomē - seši padomes locekļi (2024. gadā: attiecīgi 5 un 6). Pārskata gadā vidējais darbinieku skaits bija 183 (2024. gadā: 197).

6. Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas

	2025 EUR	2024 EUR
Profesionālie pakalpojumi	2 566 902	4 684 624
Komandējumi	192 191	313 629
Sabiedriskās attiecības, komunikācija un mārketinga	232 982	244 254
Biroja noma un uzturēšana, administrācijas izmaksas	1 276 014	1 044 491
Pārējie projekta īstenošanas atbalsta pasākumi	2 295 821	1 628 503
Darbinieku pieņemšana un apmācība	154 056	185 006
Neatgūstamais PVN priekšnodoklis	-	1 619 839
KOPĀ:	6 717 966	9 720 346

* 2025. gadā dažādās izmaksu pozīcijās kopā ar attiecīgajām pamata izmaksām iekļauts arī PVN. Noteikt 2025. gadā iekļautās neatgūstamās PVN summas nav lietderīgi.

7. Uzņēmumu ienākuma nodoklis

	2025 EUR	2024 EUR
Par pārskata gadu aprēķinātais uzņēmumu ienākuma nodoklis Latvijā	628	919
Par pārskata gadu aprēķinātais uzņēmumu ienākuma nodoklis Igaunijā	3 548	6 272
Par pārskata gadu aprēķinātais uzņēmumu ienākuma nodoklis Lietuvā	(272)	738
Peļņas vai zaudējumu aprēķinā uzrādītais uzņēmumu ienākuma nodoklis:	3 904	7 929

8. Ilgtermiņa ieguldījumi

	Nemateriālie ieguldījumi	Ilgtermiņa ieguldījumi nomātajā īpašumā	Pārējie pamat- līdzekļi	Kopā
Uzskaites vērtība 2023. gada 31. decembrī, EUR	85 975	23 331	478 881	588 187
Iegāde 2024. gadā	-	-	91 627	91 627
Izslēgšana	(8 173)	-	(30 551)	(38 724)
Izslēgto aktīvu uzkrātais nolietojums 2024. gadā	8 173	-	10 086	18 259
Amortizācija/nolietojums 2024. gadā	(45 514)	(6 333)	(232 710)	(284 557)
Uzskaites vērtība 2024. gada 31. decembrī, EUR	40 461	16 998	317 333	374 792
Iegāde 2025. gadā	-	-	28 157	28 157
Izslēgšana	-	-	(32 509)	(32 509)
Izslēgto aktīvu uzkrātais nolietojums 2025. gadā	-	-	26 182	26 182
Amortizācija/nolietojums 2025. gadā	(33 791)	(6 382)	(175 550)	(215 723)
Uzskaites vērtība 2025. gada 31. decembrī, EUR	6 670	10 616	163 613	180 899

9. Saistīto personu parādi

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
No Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas saņēmamā PVN kompensācija *	309 450	1 579 523
Saņēmamā subsīdija no Latvijas Republikas 2025. gada izmaksu segšanai	116 255	-
KOPĀ:	425 705	1 579 523

* Kopš 2019. gada decembra Latvijas valdība ir apņēmusies kompensēt PVN, kas nav atgūstams kā priekšnodoklis, par Sabiedrības veiktajām darbībām Latvijā. 2025. gadā Latvijas Republikas Satiksmes ministrija pārskaitījusi AS "RB Rail" 2 375 856 EUR par periodu no 2024. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 30. septembrim. 2025. gada 31. decembrī postenī "Saistīto personu parādi" iekļautā summa atspoguļo kompensāciju, kas jāsaņem par periodu no 2025. gada 1. oktobra līdz 2025. gada 31. decembrim.

10. Citi debitori

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Pārmaksātie nodokļi (skatīt 17. piezīmi)	172 250	125 757
Biroja nomas drošības depozīts	49 667	49 667
Citi debitori	893	225
KOPĀ:	222 810	175 649

11. Nākamo periodu izmaksas

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Apdrošināšana	25 155	52 652
Programmatūras un citas abonēšanas izmaksas	334 738	289 395
Iepriekšapmaksātie darbinieku atvaļinājumi	35 284	-
Apmācība	1 566	529
Mediju monitorings	3 823	3 300
Biroja noma	46 074	45 489
Avansi piegādātājiem	154 541	131 986
KOPĀ:	601 181	523 351

12. Uzkrātie ieņēmumi

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Uzkrātie ieņēmumi no 2014. gada līdzfinansējuma	4 506 053	4 521 288
Uzkrātie ieņēmumi no 2015. gada līdzfinansējuma	171 923	158 122
Uzkrātie ieņēmumi no 2016. gada līdzfinansējuma	1 339 937	1 313 767
Uzkrātie ieņēmumi no 2019. gada līdzfinansējuma	6 740 313	6 044 241
Uzkrātie ieņēmumi no 2020. gada līdzfinansējuma	2 064 246	2 027 908
Uzkrātie ieņēmumi no 2021. gada līdzfinansējuma	3 369 196	3 149 742
Uzkrātie ieņēmumi no 2022. gada līdzfinansējuma	4 182 502	-
KOPĀ:	22 374 170	17 215 068

Uzkrātie ieņēmumi no EISI līdzfinansējuma atspoguļo EISI finansējuma līgumos paredzētos maksājumus no Eiropas Komisijas Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūras (CINEA), kas Sabiedrībai pienākas, pamatojoties uz tām attiecināmajām izmaksām, kas Sabiedrībai radušās līdz pārskata gada beigām (skat. 3. piezīmi).

13. Nauda

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Sabiedrības norēķinu konts	35 888 341	36 163 220
Ierobežotas pieejamības naudas atlikums koordinatora kontā*	6 573 517	5 506 166
KOPĀ:	42 461 858	41 669 386

*Saskaņā ar EISI finansējuma līgumu noteikumiem CINEA avansa un starpposma maksājumi nedrīkst pārsniegt 80% no maksimālās finansējuma summas. Vairāki Finansējuma saņēmēji jau ir sasnieguši šo 2014., 2019. un 2022. gada finansējuma līgumos noteikto sliekšni. Tāpēc attiecīgais ierobežotas pieejamības naudas atlikums tiks glabāts Sabiedrības noteiktajā koordinatora kontā Latvijas Valsts kasē un tiks izmaksāts Finansējuma saņēmējiem kopā ar galīgajiem maksājumiem.

Sabiedrība nav izmantojusi visu tai iepriekš piešķirto 2019. gada finansējumu, tāpēc atlikusī summa 641 656 EUR apmērā 2025. gadā tika pārklassificēta uz ierobežotas pieejamības naudas līdzekļiem, lai kopā ar galīgo maksājumu to izmaksātu pārējiem Finansējuma saņēmējiem.

14. Akciju kapitāls

2025. gada 31. decembrī Sabiedrības akciju kapitāls bija 1 950 015 EUR (2024. gada 31. decembrī: 1 950 015 EUR). Akciju kapitālu veido 1 950 015 akciju. Akciju kapitāls ir pilnībā apmaksāts. Vienas akcijas nominālvērtība ir 1 EUR.

2025. gada 31. decembrī akciju emisijas uzcenojums bija 9 749 985 EUR (2024. gada 31. decembrī: 9 749 985 EUR). 2025. gada 31. decembrī akciju sadalījums bija šāds:

	%	Akciju skaits	Akciju emisijas uzcenojums
Rail Baltic Estonia OU	33,33	650 005	3 249 995
SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas"	33,33	650 005	3 249 995
UAB "Rail Baltica statyba"	33,33	650 005	3 249 995
KOPĀ:	100	1 950 015	9 749 985

15. Aizņēmumi no saistītajām personām

Saņemto aizņēmumu uzskaites vērtība pārskata gada beigās:

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Pagaidu aizņēmumu ilgtermiņa daļa:		
Pagaidu aizņēmums no Lietuvas Republikas Transporta un komunikācijas ministrijas	6 072 864	7 997 140
Pagaidu aizņēmums no Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas	6 214 370	9 842 625
Pagaidu aizņēmums no Igaunijas Republikas Klimata ministrijas	5 940 839	9 151 424
Kopā saistīto personu izsniegto pagaidu aizdevumu ilgtermiņa daļa	18 228 073	26 991 189
Pagaidu aizņēmumu īstermiņa daļa:		
Pagaidu aizņēmums no Lietuvas Republikas Transporta un komunikācijas ministrijas	3 718 214	-
Pagaidu aizņēmums no Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas	5 621 931	-
Pagaidu aizņēmums no Igaunijas Republikas Klimata ministrijas	5 374 305	-
Kopā saistīto personu izsniegto pagaidu aizdevumu īstermiņa daļa	14 714 450	-
KOPĀ:	32 942 523	26 991 189

EISI līdzfinansējuma līgumu nosacījumi paredz būtisku laika starpību starp brīdi, kad tiek saņemts 50% avansa maksājums, un brīdi, kad tiek samaksāti atlikušie 50% no apstiprinātā finansējuma. Lai palīdzētu Sabiedrībai pārvarēt finansējuma pārrāvumu, ko rada šāda starpība laikā, pārējie ar *Rail Baltica* projektu saistītie finansējuma saņēmēji noslēdza līgumu par Sabiedrības starpposma finansējumu 2019. gadā un vēlāk līgumus par Sabiedrības starpposma finansējumu 2020. un 2021. gadā, kā arī 2022.-2025. gadā, kur piekrita izsniegt Sabiedrībai bezprocentu pagaidu aizdevumus no tiem pieejamajiem EISI līdzekļiem līdz brīdim, kad Sabiedrība no CINEA saņems attiecīgos starpposma un galīgos maksājumus. 2025. gadā Lietuvas Republikas Transporta un komunikācijas ministrija uz Sabiedrības bankas kontu pārskaitīja aizdevumus 1 793 938 EUR apmērā. Aizdevumus, ko Sabiedrībai bija piešķīrusi Latvijas Republikas Satiksmes ministrija un Igaunijas projekta finansējuma saņēmējs - Klimata ministrija, Sabiedrība pēc savstarpējas vienošanās ieturēja no EISI avansa maksājumiem, kas tika ieskaitīti koordinators kontā un kuri finansējuma saņēmējam pienācās saņemto avansa maksājumu sadalīšanas ietvaros. 2025. gadā no

EISI avansa maksājumiem tika ieturēti vēl papildu Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas un Igaunijas Finansējuma saņēmēja piešķirtie aizdevumi attiecīgi 1 993 677 EUR un 2 163 720 EUR apmērā.

Galīgos maksājumus saskaņā ar Daudzgaļu finanšu shēmas (DFS) I ietvaros noslēgtajiem ar EISI Finansējuma līgumiem paredzēts saņemt 2026. gadā. Līdz ar to visi ar šiem finansējuma līgumiem saistītie pagaidu aizņēmumi ir klasificēti kā īstermiņa aizņēmumi, kas Finansējuma saņēmējiem atmaksājami 2026. gadā.

16. Nākamo periodu ieņēmumi

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Nākamo periodu ieņēmumu ilgtermiņa daļa, kas attiecas uz ilgtermiņa ieguldījumiem	53 979	124 899
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa, kas attiecas uz ilgtermiņa ieguldījumiem	96 231	199 016
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa, kas attiecas uz 2022. gada finansējumu	3 584 731	9 331 769
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa, kas attiecas uz 2023. gada finansējumu	4 928 244	6 109 802
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa, kas attiecas uz 2024. gada finansējumu	6 407 033	-
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa, kas attiecas uz Latvijas piešķirto finansējumu	-	694 949
Nākamo periodu ieņēmumu īstermiņa daļa, kas attiecas uz Igaunijas piešķirto finansējumu	837 017	148 940
KOPĀ:	15 907 235	16 609 375

Ilgtermiņa nākamo periodu ieņēmumi ietver saņemto līdzfinansējumu un valsts piešķirto finansējumu ilgtermiņa ieguldījumu iegādei, kas tiek atzīts pakāpeniski peļņas vai zaudējumu aprēķinā attiecīgo aktīvu lietderīgās lietošanas laikā periodos, kas ilgāki par vienu gadu, kā arī saņemto finansējuma avansa maksājumu, ja to paredzēts izmantot attiecināmo izmaksu segšanai periodos, kas ilgāki par vienu gadu.

Īstermiņa nākamo periodu ieņēmumi ietver saņemto finansējuma avansa maksājumu, kuru paredzēts izmantot attiecināmo izmaksu segšanai, un līdzfinansējumu, kas izlietots ilgtermiņa ieguldījumu iegādei un kuru paredzēts atzīt ieņēmumos nākamajā gadā.

17. Nodokļi un valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Latvija		
Pievienotās vērtības nodoklis un VSAOI	32 933	(245 410)
Uzkrātais atgūstamais solidaritātes nodoklis	113 757	111 319
Igaunija		
Nodokļu (saistības)/ pārmaksa	2 804	(1 911)
Lietuva		
Pievienotās vērtības nodoklis	(168)	(1 354)
Valsts obligātās sociālās apdrošināšanas iemaksas	21 304	12 825
Iedzīvotāju ienākuma nodoklis	732	732
Uzņēmumu ienākuma nodokļa avansa maksājums	720	881
Uzkrātais uzņēmumu ienākuma nodoklis par 2024. gadu	(223)	(688)
KOPĀ:	171 859	(123 606)
KOPĀ SAISTĪBAS:	(391)	(249 363)
KOPĀ PĀRMAKSA (skatīt 10. piezīmi):	172 250	125 757

18. Uzkrātās saistības

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Uzkrātās neizmantoto atvaļinājumu izmaksas	609 435	590 765
Uzkrājumi darbinieku gada prēmijām	1 314 379	1 389 705
Uzkrātās profesionālo pakalpojumu izmaksas	620 642	904 705
Uzkrātās revīzijas izmaksas	26 250	26 600
Citas uzkrātās saistības	41 424	32 503
KOPĀ:	2 612 130	2 944 278

19. Iespējamās saistības

Nomas saistības pārskata gada beigās:

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Telpu noma	824 773	1 383 073
Mēbeļu noma	42 593	71 496
Automašīnu noma	11 314	8 993
Pārējie nomas līgumi	5 085	8584
KOPĀ:	883 765	1 472 146

20. Pārējie kreditori

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Finansējuma saņēmējiem sadalāmais EISI finansējums	6 573 517	5 506 166
Mēbeļu noma	21 913	23 316
Darbiniekiem izmaksājamās summas	3 063	1 323
KOPĀ:	6 598 493	5 530 805

Saskaņā ar EISI finansējuma līgumu noteikumiem CINEA avansa un starpposma maksājumi nedrīkst pārsniegt 80% no maksimālās finansējuma summas. Vairāki Finansējuma saņēmēji jau ir sasnieguši šo 2014., 2019. un 2022. gada finansējuma līgumos noteikto sliekšni. Tāpēc daļa no EISI saņemtajiem maksājumiem tiks turēti Sabiedrības kā koordinatora kontā Latvijas Valsts kasē un tiks izmaksāts Finansējuma saņēmējiem kopā ar galīgajiem maksājumiem.

Sabiedrība nav izmantojusi visus tai iepriekš piešķirtos 2019. gada finansējuma līguma līdzekļus, tāpēc atlikusī summa 641 656 EUR apmērā 2025. gadā tika pārklasificēta uz ierobežotas pieejamības naudas līdzekļiem, lai kopā ar galīgo maksājumu to izmaksātu pārējiem Finansējuma saņēmējiem (skatīt 13. piezīmi).

21. Darījumi ar saistītajām personām

Sabiedrība ir kopuzņēmums, kas pieder Rail Baltic Estonia OÜ, SIA "Eiropas Dzelzceļa Līnijas" un UAB "Rail Baltica statyba". Katram no minētajiem akcionāriem pieder 33,33% Sabiedrības akciju. Sabiedrības akcionārus iecēlusi katras valsts attiecīgā ministrija: Igaunijas Republikas Ekonomikas un komunikāciju lietu ministrija, Latvijas Republikas Satiksmes ministrija Latvia and Lietuvas Republikas Transporta un komunikācijas ministrija. Sabiedrība un trīs Baltijas valstu ministrijas EISI Finansējuma līgumu ietvaros ir finansējuma saņēmēji.

Igaunijā tika veikta ministriju reorganizācija, un no 2023. gada 1. jūlija ar *Rail Baltica* saistītos uzdevumus Igaunijā no Ekonomikas un komunikāciju lietu ministrijas ir pārņēmusi Klimata ministrija.

2025. gadā Sabiedrība kā koordinators saņēma no CINEA avansa maksājumus saskaņā ar noslēgtajiem un spēkā esošajiem Finansējuma līgumiem. Visa avansa maksājumu summa tika sadalīta visiem četriem finansējuma saņēmējiem, izņemot no Latvijas un Igaunijas finansējuma saņēmējiem ieturētos pagaidu aizdevumus, kā izklāstīts pielikuma 15. piezīmē, un starpposma maksājumu atlikumu par 2014., 2019. un 2022. gadu, kas tiks izmaksāts kopā ar galīgajiem maksājumiem (skatīt 13. un 20. piezīmi).

2025. gadā Sabiedrība saņēma un ieturēja jaunus pagaidu aizdevumus no saņemtā 2024. gada līguma priekšfinansējuma un 2022. gada starpposma finansējuma (skatīt 15. piezīmi).

2025. gadā Latvijas Republikas Satiksmes ministrija pārskaitīja uz Sabiedrības bankas kontu 2 844 084 EUR saskaņā ar Starpposma finansēšanas līgumu (IFA) 2022.-2025. gadam, kā arī kā kompensāciju par Sabiedrībai radušos neatgūstamo PVN priekšnodokli 2 375 856 EUR apmērā. Kompensācija par 2025. gada pēdējo ceturksni, kā arī kā arī subsīdija ministrijas finansējamās Sabiedrības izmaksu daļas segšanai 116 255 EUR pārskata gada beigās vēl nebija saņemta (skatīt 9. piezīmi).

Vēl viena saistītā persona ir *Rail Baltica* projekta ieviesējorganizācija Lietuvā, proti, AB "Lietuvos Geležinkeliai" meitas sabiedrība AB "LTG Infra", ar kuru 2021., 2022. un 2023. gadā tika noslēgti līgumi par attiecīgas Sabiedrības izmaksu daļas finansēšanu. Saskaņā ar līgumu par Sabiedrības darbības finansējumu 2023.-2025. gadā Lietuvas Republikas Transporta ministrija caur ieviesējorganizāciju AB "LTG Infra" piešķīra finansējumu of 3 319 861 EUR apmērā, no kuriem 2025. gada 31. decembrī bija palikuši neizmantoti un atmaksājami 540 348 EUR. 2024. gadā neizmantotais finansējums 352 481 EUR apmērā tika atmaksāts AB "LTG Infra" 2025. gadā.

Pamatojoties uz 2022 gadā noslēgto Sadarbības līgumu, Rail Baltic Estonia OU, *Rail Baltica* projekta ieviesējorganizācija Igaunijā, piešķīra Sabiedrībai finansējumu 3 033 864 EUR apmērā.

2025. un 2024. gada 31. decembrī postenī "Parādi saistītajām personām" iekļauta 1272 EUR liela summa, kas atmaksājama Igaunijas Republikas Klimata ministrijai par 2019. gadā Sabiedrībai radušos izmaksu finansēšanu. Šī summa atspoguļo 2020. gadā atgūto solidaritātes nodokli par 2019. gadā uzrādītajām izmaksām.

2025. gada beigās AS "RB Rail" noslēdza līgumu ar Latvijas Republikas Satiksmes ministriju un SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" par atbildības pārdali attiecībā uz projektēšanas un projektēšanas uzraudzības pakalpojumu līgumu, kā arī par projektēšanas pārskatīšanas un ekspertīzes pakalpojumu līguma īstenošanu. Pārskata gada beigās vienpadsmit bijušie Sabiedrības darbinieki tika pārcelti uz SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas", un Sabiedrība apņēmas attiecīgo līgumu īstenošanai paredzēto EISI finansējumu pārvirzīt uz SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas". 2025. gada 31. decembrī postenī "Parādi saistītajām personām" ir

iekļauts pieejamais priekšfinansējums 272 280 EUR apmērā, kā arī uzkrātās saistības par pārcelto darbinieku neizmantotajiem atvaļinājumiem 26 181 EUR apmērā.

2025. un 2024. gada beigās nebija nekādu citu parādu saistītajām personām, nedz arī citu saistīto personu parādu.

22. Riska profils

Riska profils atspoguļo Sabiedrības pakļautību riskiem. Pašreizējo riska profilu veido *Rail Baltica* projekta un Sabiedrības korporatīvie riska portfeli, kas ietver stratēģiskos, finanšu, operacionālos, atbilstības un juridiskos, kā arī reputācijas riskus. *Rail Baltica* projekta riska profilu veido stratēģiskais risks un programmas (projekta) risks.

Saskaņā ar integrēto riska pārvaldības sistēmu visi riski tiek dokumentēti risku reģistros, risku datu glabātuvēs, kas izveidotas, lai nodrošinātu ticamu datu pieejamību riska analīzei un lēmumu pieņemšanai. Riski tiek izvērtēti gan kvantitatīvi, gan kvalitatīvi, lai nodrošinātu lai visaptverošu risku apzināšanu visos līmeņos.

Korporatīvais riska profils atspoguļo riskus, kuriem ir pakļauta Sabiedrība. Par būtiskiem riskiem uzskata finanšu risku, operacionālo risku, reputācijas risku, atbilstības risku un stratēģisko risku.

Finanšu riski

Galvenie finanšu riski, kas izriet no Sabiedrības finanšu darbības, ir likviditātes risks, izmaksu attiecināmības risks un kredītrisks.

Likviditātes risks

Sabiedrība kontrolē savu likviditātes risku, nodrošinot atbilstošu finansējumu no akcionāriem un finansējuma saņēmējiem un piesakoties uz EISI avansa un starpposma maksājumiem, plānojot parādu piegādātājiem un darbuzņēmējiem atmaksas termiņus, prognozējot un analizējot projekta nākotnes naudas plūsmas, gan arī tā konsolidētās naudas plūsmas.

2022. gadā tika noslēgts līgums ar finansējuma saņēmējiem par AS "RB Rail" finansējumu 2022.-2025. gadā, kā arī saistītie līgumi ar Rail Baltic Estonia OU 2022.-2025. gadam un AB LTG Infra 2022. gadam. 2023. gadā tika parakstīts līgums ar AB "LTG Infra" 2023.-2025. gadam. Šie līgumi paredz nodrošināt valsts līdzfinansējumu no EISI līdzekļiem finansētajām aktivitātēm, segt izmaksas, kas nav attiecināmas saskaņā ar finansējuma līgumiem (tajā skaitā PVN), un piešķirt pagaidu aizdevumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu Sabiedrības darbību periodos, kuros radušās izmaksas, kas atbilst finansējuma kritērijiem, bet tā maksājumi vēl nav saņemti. 2026. gada 26. janvārī minētie līgumi tika pagarināti uz 2026. gadu vai līdz jauna Finansējuma līguma noslēgšanai.

Sabiedrības 2026. gada budžets apstiprināts, ņemot vērā atbilstoša finansējuma pieejamību 2026. gadā plānotajiem darbiem.

Nākamajā tabulā apkopotas Sabiedrības finanšu saistības 31. decembrī pēc to termiņiem, pamatojoties uz līgumos paredzētajiem nediskontētajiem maksājumiem.

	31.12.2025 EUR	31.12.2024 EUR
Maksājams 3 mēnešu laikā		
Parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem	725 776	2 068 481
Nodokļi un sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas	-	249 363
Gada prēmijas	1 314 379	1 389 705
Pārējie parādi saistītajām personām	840 081	353 752
Kopā atmaksājami 3 mēnešiem laikā	2 880 236	4 061 301
Pagaidu aizdevumi atmaksājami 3 - 12 mēnešos	14 714 450	-
Pagaidu aizdevumi atmaksājami pēc 1 gada	18 228 073	26 991 189
KOPĀ:	35 822 759	31 052 490

Izmaksu attiecināmības risks

Sabiedrība pakļauta izmaksu attiecināmības riskam saistībā ar Eiropas Savienības līdzfinansējuma piešķiršanu *Rail Baltica* projekta īstenošanai. Saskaņā ar finansējuma saņēmēju savstarpējo līgumu katrs līguma puse atbild par savām aktivitātēm un iespējamām neatbilstībām finansējuma līgumu prasībām. Tomēr, saskaņā ar finansējuma līgumiem Sabiedrība kā projekta koordinators ir uzņēmusies pilnu atbildību par līdzekļu izmaksu CINEA arī tad, ja tā nav bijusi attiecīgo summu galīgais saņēmējs. Pēc galīgā maksājuma saņemšanas atbildība par jebkādam atgūstamām summām tiek pārcelta uz attiecīgo Finansējuma saņēmēju.

Sabiedrība kontrolē attiecināmības risku, izstrādājot iekšējos pārvaldības dokumentus, kas saistīti ar izmaksu atbilstības kontroli, un ieviešot iekšējās kontroles sistēmas, lai nodrošinātu izmaksu atbilstības nosacījumu ievērošanu. 2014.-2020. gadu daudzgadu finanšu shēmas ietvaros attiecināmības risks galvenokārt bija saistīts ar darbu apjoma neizpildi un spēju apgūt visu pieejamo EISI finansējuma līdz 2024. gada 31. decembrim, tādējādi palielinot valsts finansējuma nepieciešamību, lai nākamajos gados varētu pabeigt EISI finansējuma līgumos paredzētās aktivitātes. Šis risks bija pamatā saistīts ar darbu apjomu, par kuru atbild nacionālie finansējuma saņēmēji. ES Daudzgadu finanšu shēmas 2021.-2027. gadam ietvaros salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu (2014.-2020.) mainīts regulējums, palielinot administrācijas un pieskaitāmo izmaksu attiecināmības riskus. Notiek nepārtrauktas diskusijas ar Finansējuma saņēmējiem un CINEA, lai rastu veidu, kā mazināt ar turpmāko Sabiedrības finansēšanu saistītos riskus.

Kredītrisks

Sabiedrības partneri naudas tirgus un maksājumu darījumos ir finanšu iestādes ar atbilstošu kredītreitingu un reputāciju. Sabiedrības finanšu resursi var tikt turēti bankās, kuras pašas vai to mātes sabiedrības ir saņēmušas starptautisko kredītreitingu aģentūru piešķirto kredītreitingu, kas ir vismaz par vienu pakāpi augstāks par investīciju kategoriju. Ņemot vērā Sabiedrības kā koordinatora kontā saņemtā un uz visiem finansējuma saņēmējiem attiecināmā EISI finansējuma būtiskumu, visas turpmākās ES finansējuma summas tiks ieskaitītas Valsts kasē atvērtajā kontā. Kopš pret Ukrainu vērstās Krievijas militārās agresijas sākuma un starptautisko sankciju piemērošanas daudzām bankām un to klientiem palielinājies kopējais kredītrisks, tāpēc Sabiedrības vadība pieņēma politikas lēmumu lielāko daļu līdzekļu turēt Valsts kasē.

Operacionālais risks

Sabiedrības saimnieciskā darbība ir pakļauta operacionālajam riskam, un, ja tas ir ekonomiski iespējams, šis risks Sabiedrībai ir jāmazina, jānodod vai jānovērš. Operacionālie riski tiek novērtēti gan kvalitatīvi, gan kvantitatīvi. Operacionālie riski tiek pārvalstīti galvenokārt procesu līmenī, ieviešot atbilstošas kontroles un katram identificētajam riskam, piemērojot attiecīgus riska mazināšanas pasākumus. Lai mazinātu procesu riskus, tiek izstrādāta, pārskatīta un atjaunināta iekšējā dokumentācija, lai būtu pieejami gan procesu apraksti, gan standartizēta pieeja.

Liela uzmanība tiek pievērsta drošībai, tostarp personu un informācijas drošībai, kā arī veselības un darba drošības jomām, tiek organizēta darbinieku apmācība, lai šajās jomās nodrošinātu nepieciešamo zināšanu līmeni. 2022. gadā tika ieviests hibrīda darba modelis, kas tiek izmantots arī šobrīd, lai mazinātu iespējamo pandēmijas vai epidēmijas atkārtšanās risku, kā arī lai nodrošinātu darbības nepārtrauktību biroja telpu nepieejamības gadījumā.

Stratēģiskais risks

Stratēģiskais risks var rasties no nepareizas sākotnējās stratēģijas izvēles, tās īstenošanas vai modificēšanas laikā, kā rezultātā netiek sasniegti kopējie mērķi un uzstādījumi. Lai noteiktu ilgtermiņa mērķi un definētu pasākumus, kas veicami stratēģisko mērķu sasniegšanai, 2024. gadā tika izstrādāta un apstiprināta Korporatīvā stratēģija. Galvenie stratēģiskie riski tika noteikti Risku vadības grupā, un stratēģisko prioritāšu ietvaros noteiktie riska mazināšanas pasākumi tika uzdoti īstenošanai biznesa struktūrvienībām kā stratēģiskās aktivitātes, lai nodrošinātu stratēģisko mērķu sasniegšanu un darbības nepārtrauktību. Tika izstrādāta procedūra šo stratēģisko darbību īstenošanas uzraudzībai un kvalitātei, tādējādi arī stratēģisko risku uzraudzībai un mazināšanai. Stratēģiskie riski tiek pārvaldīti, savstarpēji sasaistot stratēģisko lēmumu pieņemšanas un risku pārvaldības procesus, proti, nodrošinot, ka iespējamie riski tiek identificēti un novērtēti pirms attiecīgo lēmumu pieņemšanas.

Atbilstības un juridiskais risks

Atbilstības funkcija nodrošina, ka Sabiedrības darbība atbilst piemērojamo tiesību aktu prasībām gan korporatīvajā, gan *Rail Baltica* projekta līmenī. Atbilstības riska pārvaldība tiek nodrošināta, identificējot riskus, ko varētu radīt iespējamās tiesību aktu izmaiņas vai jaunu tiesību aktu pieņemšana attiecībā uz Sabiedrības darbības jomu. Atbilstības riska pārvaldības ietvaros tiek sniegti ieteikumi un noteiktas prasības riska mazināšanai un novēršanai, pastāvīgi uzraudzīta darbības atbilstība tiesību aktiem, nodrošinot arī to, ka visas iekšējas procedūras un dokumentācija ir sagatavota atbilstoši attiecīgo tiesību aktu prasībām.

2026. gada 16. janvārī konsorcijs, kurā ietilpst IDOM CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE, S.A.U. (Spānija) un INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE, S.M.E. M.P. S.A. (Spānija) (turpmāk tekstā – Prasītāji), iesniedza prasību Starptautiskās Tirdzniecības palātas Starptautiskajā arbitrāžas tiesā pret AS "RB Rail" un Latvijas Republikas Satiksmes ministriju (turpmāk tekstā – Ministrija) par 14 175 043 EUR piedziņu saistībā ar Galvenās dzelzceļa sekcijas cauri Rīgai projektēšanas un projektēšanas uzraudzības pakalpojumu līguma pārraukšanu (turpmāk tekstā – Līgums). Ministrijai ir sagatavojusi pretprasību par kavējuma soda naudas piedziņu pret Prasītājiem 1 685 615 EUR apmērā, kas oficiāli tiks iesniegta minētā arbitrāžas procesa ietvaros. Saskaņā ar Līguma nosacījumiem AS "RB Rail" darbojas Satiksmes ministrijas vārdā kā aģents un Centrālā iepirkumu iestāde, bet neuzņemas nekādas finanšu saistības. Tādējādi, ja arbitrāžas tiesa uzliks par pienākumu veikt jebkādus maksājumus, tie būtu jāveic tieši Ministrijai. Tāpēc šajā finanšu pārskatā nav atzīti nekādi uzkrājumi.

Reputācijas risks

Reputācijas risks saistīts ar iespējamu kaitējumu Sabiedrības uzticamībai, ko rada negatīva publicitāte attiecībā uz *Rail Baltica* projektu vai Sabiedrības darbību. Tas var vājināt ieinteresēto personu uzticēšanos un ietekmēt projekta īstenošanu.

Projekts ir plaša mēroga pārrobežu publiskās infrastruktūras iniciatīva, ko līdzfinansē Eiropas Savienība un attiecīgo valstu valdības. Līdz ar to tas ir pakļauts stingrai sabiedrības, politiskai un institucionālai kontrolei un darbojas sarežģītā regulatīvā un pārvaldības vidē. Reputācijas risks var izrietēt no Sabiedrības, tās darbinieku, akcionāru, līgumslēdzēju, piegādātāju un partneru darbībām un lēmumiem, kā arī no ārējiem faktoriem, piemēram, valdības lēmumiem, politikas izmaiņām un vēlēšanu cikliem. Šie faktori tieši ietekmē sabiedrības uztveri un atspoguļojumu plašsaziņas līdzekļos.

2025. gadā reputācijas risku palielināja valdībā pieņemtie lēmumi, kas izraisīja publiskas diskusijas un pastiprināja mediju uzmanību. Negatīvā publicitāte bija galvenais reputācijas riska avots pārskata periodā. Lai risinātu šo problēmu, 2025. gadā tika apstiprināta atjaunināta komunikācijas stratēģija visam projektam, kas vērsta uz skaidru, konsekventu un faktos balstītu komunikāciju, atspoguļojot pašreizējo projekta statusu, ģeopolitiskās norises un ieinteresēto pušu gaidas.

2025. gada Baltijas valstīs veiktā sabiedriskās domas aptauja liecina, ka vairāk nekā 90% respondentu ir informēti par *Rail Baltica* projektu. No tiem, kas ir informēti, vairāk nekā 60% pauž pozitīvu vai ļoti pozitīvu attieksmi. Aptaujas rezultāti liecina, ka sabiedrisko domu galvenokārt ietekmē drošības un militārās mobilitātes apsvērumi, sagaidāmie ekonomiskie un savienojamības ieguvumi, kā arī priekšstatu par projekta gaitu un rezultātiem. Bieži tiek minēta arī ietekme uz nodarbinātību un tūrismu.

2025. gadā Sabiedrība pastāvīgi uzraudzīja medijos sniegto informāciju un sabiedrības noskaņojumu. Riska mazināšanas pasākumi ietvēra savlaicīgu informācijas sniegšanu par projekta attīstību, īstenošanas jautājumu skaidrošanu un regulāru sadarbību ar valsts iestādēm, ES institūcijām un projekta partneriem. Šie pasākumi veicina sabiedrības uzticības un iestāžu uzticamības saglabāšanu.

23. Notikumi pēc bilances datuma

2026. gada janvārī AS "RB Rail" finansēšanas līgums tika pagarināts par vēl vienu gadu – līdz 2026. gada beigām, tādējādi nodrošinot trīs Baltijas valstu publiskā finansējuma nepārtrauktību.

Laika posmā no pārskata gada pēdējās dienas līdz šī finanšu pārskata parakstīšanas datumam nav bijuši nekādi citi notikumi, kas varētu būtiski ietekmēt pārskata gada rezultātus.

24. Darbības turpināšana

Sabiedrības 2026. gada budžets tika apstiprināts, ņemot vērā 2025. gada 31. decembrī Sabiedrības rīcībā jau esošos līdzekļus, paredzamo finansējumu saskaņā ar spēkā esošajiem EISI finansējuma līgumiem un pārējo finansējumu, ko vēl nodrošinās finansējuma saņēmēji saskaņā ar pagarināto līgumu par Sabiedrības finansējumu.

2025. gada beigās Sabiedrībai bija pietiekami finanšu un citi resursi, lai turpinātu savu darbību vismaz vienu gadu, līdz ar to šis finanšu pārskats sagatavots, pamatojoties uz darbības turpināšanas principu.

Marko Kivila
Valdes priekšsēdētājs

Anita Pūka
Galvenā grāmatvede

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU