

**Uzasadnienie do projektów uchwał  
Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.  
zwołanego na dzień 29 czerwca 2022 roku  
dotyczących: (i) pokrycia straty netto oraz (ii) niewypłacania  
dywidendy.**

W Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2021 roku wykazana została strata w kwocie 223.287.411,98 zł (słownie: dwieście dwadzieścia trzy miliony dwieście osiemdziesiąt siedem tysięcy czterysta jedna złote i dziewięćdziesiąt dziewięć groszy). Zarząd PKP CARGO S.A. uchwałą z dnia 30 marca 2022 r. zaproponował pokrycie straty wykazanej w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym PKP CARGO S.A. z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych. Propozycja ta została pozytywnie zaopiniowana przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A.

Biorąc pod uwagę powyższe, a także wyniki działalności Spółki oraz potrzeby w zakresie nakładów inwestycyjnych, Zarząd PKP CARGO S.A. rekomenduje Zwyczajnemu Walnemu Zgromadzeniu PKP CARGO S.A. niewypłacanie dywidendy za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2021 roku.

**Uzasadnienie do projektu uchwały  
Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.  
zwołanego na dzień 29 czerwca 2022 roku  
dotyczącego dokonania zmian w „Regulaminie Walnego  
Zgromadzenia PKP CARGO Spółka Akcyjna”.**

Proponowane zmiany przedstawiają się następująco:

- 1) w § 12 dotychczasowe ustępy 1-6 otrzymują numerację 3-8;
- 2) w § 12 dodaje się nowy ust. 1 i ust. 2 w brzmieniu:

„1. Projekty uchwał Walnego Zgromadzenia do spraw wprowadzonych do porządku obrad powinny zostać zgłoszone przez akcjonariuszy najpóźniej na 3 dni robocze przed Walnym Zgromadzeniem.

2. W przypadku gdy przedmiotem obrad Walnego Zgromadzenia ma być powołanie do Rady Nadzorczej lub powołanie Rady Nadzorczej nowej kadencji, kandydatury powinny zostać zgłoszone w terminie umożliwiającym podjęcie przez akcjonariuszy obecnych na Walnym Zgromadzeniu decyzji z należyтым rozeznaniem, lecz nie później niż na 3 dni robocze przed Walnym Zgromadzeniem.”.

Proponowane zmiany mają na celu dostosowanie postanowień „Regulaminu Walnego Zgromadzenia PKP CARGO Spółka Akcyjna”, przyjętego Uchwałą nr 64/2013 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie z dnia 25 października 2013 roku (dalej także: „Regulamin”), do najnowszego zbioru zasad ładu korporacyjnego, którym podlegają spółki notowane na Głównym Rynku GPW, to jest „Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2021”, przyjętych przez Radę Giełdy w dniu 29 marca 2021 r. uchwałą nr 13/1834/2021 w sprawie przyjęcia „Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2021” (dalej: „Dobre praktyki”).

Dobre praktyki w zasadach 4.8 i 4.9./4.9.1. stanowią, że:

*„4.8. Projekty uchwał walnego zgromadzenia do spraw wprowadzonych do porządku obrad walnego zgromadzenia*

*powinny zostać zgłoszone przez akcjonariuszy najpóźniej na 3 dni przed walnym zgromadzeniem.*

*4.9. W przypadku gdy przedmiotem obrad walnego zgromadzenia ma być powołanie do rady nadzorczej lub powołanie rady nadzorczej nowej kadencji:*

*4.9.1. kandydatury na członków rady powinny zostać zgłoszone w terminie umożliwiającym podjęcie przez akcjonariuszy obecnych na walnym zgromadzeniu decyzji z należyтым rozeznaniem, lecz nie później niż na 3 dni przed walnym zgromadzeniem; kandydatury, wraz z kompletem materiałów ich dotyczących, powinny zostać niezwłocznie opublikowane na stronie internetowej spółki;”.*

Stosowanie przez spółki giełdowe zasad ładu korporacyjnego zawartych w Dobrych Praktykach jest dobrowolne, jednak informowanie o ich stosowaniu należy do obowiązków każdej spółki giełdowej, wynikających z Regulaminu Giełdy. Realizując zobowiązanie, o którym mowa w zdaniu poprzednim, w dniu 29 lipca 2021 roku PKP CARGO S.A. opublikowało „*Informację na temat stanu stosowania przez spółkę zasad zawartych w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021*”.

Przy zasadach 4.8 i 4.9/4.9.1 PKP CARGO S.A. wskazało:

*„Zasada nie jest stosowana.*

*Komentarz spółki: Spółka zamierza zaproponować Walnemu Zgromadzeniu przyjęcie postanowień, które umożliwiłyby*

*stosowanie tej zasady.”.*

Niniejsze propozycje zmian w Regulaminie stanowią zatem realizację zobowiązania przyjętego przez PKP CARGO S.A., a zawartego w „*Informacji na temat stanu stosowania przez spółkę zasad zawartych w Zbiorze Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2021*”.

**Uzasadnienie do projektu uchwały  
Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.  
zwołanego na dzień 29 czerwca 2022 roku dotyczące wyrażenia zgody  
na zawarcie przez PKP CARGO S.A. umowy o zarządzanie spółką  
zależną, o której mowa w art. 7 Kodeksu Spółek Handlowych (zwanej  
jako Karta Grupy PKP).**

**I. Utworzenie struktury holdingowej Grupy PKP**

Prace nad utworzeniem struktury holdingowej w ramach PKP S.A. oraz spółek zależnych zostały rozpoczęte pod koniec 2017 r. Powyższa inicjatywa jest wynikiem wielu czynników, w tym m.in. tendencji kształtującej się w krajach Unii Europejskiej, zmierzającej do wewnątrzsektorowej konsolidacji narodowych przedsiębiorstw. Silne, skonsolidowane grupy kolejowe istnieją w największych krajach Unii Europejskiej, w tym w Niemczech, Francji, Włoszech oraz w Austrii; grupy te zostały utworzone w podobnym modelu, tj. na czele stoi silna spółka matka najczęściej ze 100% udziałem państwa, a spółkami wchodzącymi w skład holdingu są głównie spółki przewozowe, spółki infrastrukturalne oraz inne spółki pełniące funkcje wspierające w procesie szeroko pojętego transportu kolejowego. Powstanie holdingu PKP nie jest jednak jedynie wyrazem podążania za powyższą tendencją europejską, ale przede wszystkim jest sposobem na wzmocnienie narodowej kolei, co jest bardzo ważne w kontekście otwarcia rynku przewozów kolejowych.

Jednocześnie należy podkreślić, że kluczowym zadaniem PKP S.A. w obszarze zarządzania Grupą PKP pozostaje stworzenie skutecznych długoterminowo narzędzi zarządzania na zasadzie holdingu. Przywrócenie PKP S.A. roli integratora w strukturze kolejowej umożliwi bowiem koordynację procesów inwestycyjnych, utrzymaniowych i przewozowych, co w rezultacie przyczyni się do podniesienia poziomu konkurencyjności transportu kolejowego oraz ujednoczenia standardów w obszarze klienckim/pasażerskim.

**II. Karta Grupy PKP**

Projekt Karty Grupy PKP:

- 1) określa podstawowy cel Karty Grupy PKP, którym jest zapewnienie realizacji interesów strategicznych Grupy PKP poprzez:
  - a) wypracowanie zasad i struktur, które będą definiować i wyznaczać Cele i Misję Grupy PKP, jak również pozwalać na rzetelny monitoring i ocenę działań podejmowanych przez zarządy Członków Grupy PKP oraz skutków tych działań dla funkcjonowania Grupy PKP;
  - b) objęcie wszystkich istotnych przedsięwzięć Głównymi Obszarami i Kierunkami Działalności Grupy PKP oraz wykonawczymi strategiami spółek / planami wieloletnimi zatwierdzanymi przez właściwe organy Członków Grupy PKP;
  - c) wprowadzenie mechanizmów zarządzania Grupą PKP;
  - d) optymalizację procesów podejmowania decyzji strategicznych w ramach Grupy PKP, wzmocnienie współpracy w Grupie PKP;

- e) zwiększenie efektywności finansowej i operacyjnej Grupy PKP poprzez specjalizację i ograniczanie powielania kompetencji w ramach Grupy PKP;
  - f) zapewnienie bezpiecznego i sprawnego przepływu informacji w Grupie PKP, w tym informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa Członków Grupy PKP, informacji poufnych, danych osobowych oraz innych informacji prawnie chronionych;
  - g) ujednoczenie zasad zarządzania majątkiem w Grupie PKP;
  - h) wzmocnienie nadzoru właścicielskiego i ułatwienie realizacji polityki właścicielskiej PKP;
  - i) wzmocnienie nadzoru nad działalnością Grupy PKP ze strony PKP, tak aby przedsięwzięcia gospodarcze wdrażane przez poszczególnych Członków Grupy PKP były spójne;
- 2) określa definicję interesu Grupy PKP (Interes Grupy PKP stanowi wspólnotę celów Stron, przy czym polega on na równoważeniu indywidualnych interesów Stron oraz interesu Grupy PKP);
  - 3) określa definicję Misji Grupy PKP – w tym miejscu należy podkreślić, że definicja Misji Grupy PKP jest spójna z definicją Misji Grupy PKP przyjętą w najnowszej strategii na lata 2021-2025 (z perspektywą do 2030 roku);
  - 4) wymienia obszary, w których ma nastąpić integracja działalności spółek w ramach holdingu, m.in. strategia, analizy ekonomiczne, nadzór właścicielski, zakupy, informatyka i telekomunikacja, marketing, promocja oraz działania PR, finanse i rachunkowość, zarządzanie zasobami ludzkimi, współpraca międzynarodowa, zarządzanie nieruchomościami, geodezja kolejowa, bezpieczeństwo, audyt i kontrola wewnętrzna, szkolenia i doskonalenie zawodowe, wspólny rynek, rozwój kwalifikacji personelu kolejowego;
  - 5) ustala zasady zarządzania Grupą PKP;
  - 6) powołuje organy Grupy PKP, w tym Zarząd Grupy PKP jako organ wykonawczy oraz Radę Grupy PKP jako organ doradczo-konsultacyjny, przy czym organy te nie zastępują organów statutowych członków Grupy oraz współpracują ze stronami w sposób nienaruszający obowiązków ani uprawnień organów statutowych członków Grupy PKP;
  - 7) określa zasady przyjmowania wspólnych polityk obowiązujących w ramach holdingu;
  - 8) określa zasady rozstrzygania rozbieżności powstałych wewnątrz holdingu;
  - 9) określa zakres obowiązków informacyjnych spółek wchodzących w skład holdingu;
  - 10) określa zasady nabycia członkostwa - pierwotne członkostwo powstaje wraz z zawarciem Karty, natomiast członkostwo następcze powstaje w chwili przystąpienia nowego Członka do Karty;
  - 11) określa zasady utraty członkostwa - każda ze Stron jest uprawniona do rozwiązania Karty Grupy PKP z zachowaniem 6-miesięcznego okresu wypowiedzenia ze skutkiem rozwiązującym na koniec roku kalendarzowego; rozwiązanie Karty przez danego Członka Grupy wywołuje skutki prawne wyłącznie w stosunku do tego Członka, który złożył oświadczenie o wypowiedzeniu, co oznacza, że Karta bez zmian obowiązuje pomiędzy pozostałymi Stronami. Niezależnie od tego oświadczenie o wypowiedzeniu Karty złożyć może PKP S.A. - takie wypowiedzenie złożone wszystkim Członkom Grupy PKP powoduje rozwiązanie Karty w całości pomiędzy wszystkimi jej Stronami.

**Karta Grupy PKP została skonstruowana w taki sposób, że:**

- 1) zastrzega, iż PKP nie ponosi odpowiedzialności, o której mowa w art. 7 Kodeksu spółek handlowych, za szkodę wyrządzoną Członkowi Grupy PKP z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania praw i obowiązków wynikających z Karty Grupy PKP, ani odpowiedzialności za zobowiązania Członka Grupy PKP wobec jego wierzycieli;
- 2) gwarantuje Członkom Grupy PKP posiadającym status zarządcy infrastruktury kolejowej niezależność w zakresie realizacji funkcji podstawowych (tj. w zakresie podejmowania przez zarządcę infrastruktury decyzji dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej);
- 3) zapewnia, iż jej realizacja nie może naruszać wymogów związanych z posiadaniem przez Członka Grupy PKP statusu spółki publicznej.

**Według informacji przekazanych przez PKP S.A. przewidywane jest przystąpienie do Karty Grupy PKP następujących podmiotów:**

- 1) PKP S.A.,
- 2) PKP CARGO S.A.,
- 3) „PKP Intercity” S.A.,
- 4) „PKP Informatyka” Sp. z o.o.,
- 5) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.,
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
- 7) PKP TELKOL Sp. z o.o.,
- 8) „Xcity Investment Sp. z o.o.”,
- 9) „CS NATURA TOUR” Sp. z o.o.,
- 10) Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o.,
- 11) PKP Intercity Remtrak Sp. z o.o.,
- 12) WARS S.A.,
- 13) PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.,
- 14) PKP CARGOTABOR sp. z o.o.,
- 15) PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.,
- 16) PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.,
- 17) CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.,
- 18) „TRANSGAZ” S.A.

Karta Grupy PKP przewiduje, że Członkiem Grupy PKP może zostać każdy podmiot, zarówno prowadzący działalność na rzecz podstawowej działalności Grupy PKP (core business), jak i pozostałe podmioty (non-core business). Z tego względu wprowadzono dwa rodzaje członkostwa:

- 1) Spółki Kluczowe**, wśród nich PKP CARGO S.A., będące Członkami Grupy PKP prowadzącymi działalność na rzecz podstawowej działalności Grupy PKP lub istotny z punktu widzenia Głównych Obszarów i Kierunków Działalności Grupy PKP, określone w załączniku nr 1 do Karty Grupy PKP, oraz
- 2) Spółki Wspierające** – pozostałe podmioty, określone w załączniku nr 2 do Karty Grupy PKP.

### **III. Korzyści związane z zawarciem Karty Grupy PKP:**

Utworzenie struktury holdingowej w ramach PKP S.A. i spółek zależnych przyczyni się do:

- 1) usprawnienia zarządzania Grupą PKP;
- 2) zwiększenia efektywności kosztowej;
- 3) podniesienia standardu usług świadczonych w ramach Grupy PKP - spółki tworzące holding to spółki o wzajemnie uzupełniających się kompetencjach; formuła holdingu zapewnia większą możliwość współpracy przy realizacji wspólnych projektów oraz wspólnej misji, przy wykorzystaniu potencjału biznesowego wszystkich podmiotów, ale również z korzyścią dla wszystkich - mamy zatem do czynienia z sytuacją, w której każda ze spółek jest beneficjentem korzyści będących efektem działania grupy, a efekty te nie byłyby możliwe do osiągnięcia gdyby każda ze spółek działała samodzielnie;
- 4) osiągnięcia korzyści o charakterze wizerunkowym oraz dyplomatycznym - holding zapewni silniejszą pozycję grupy na forum międzynarodowym;
- 5) ujednoczenia standardów działania w ramach Grupy PKP;
- 6) osiągnięcia efektu synergii w ramach poszczególnych obszarów współpracy.

Co ważne, formalne utworzenie grupy nie jest powrotem do działania w ramach jednego podmiotu czyli innymi słowy do pewnego „odwrócenia” skutków ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe". Holding jest bowiem jedynie narzędziem/formułą koordynacji i współpracy spółek działających w sektorze kolejowym, nastawionym na realizację wspólnej misji, niemniej przy pełnym poszanowaniu ich autonomii i respektowaniu wymagań ustawowych dotyczących chociażby zarządcy infrastruktury czy też wynikających ze statusu spółki publicznej. Holding oznacza zatem szansę dla wszystkich spółek do wzmocnienia pozycji na rynku, a nie próbę umniejszenia ich znaczenia.

Podkreślenia wymaga, że przyjęcie przez PKP CARGO S.A. Karty Grupy PKP wpisuje się w strategię rozwoju Spółki - Inicjatywa nr 11 „Optymalizacja procesów decyzyjnych oraz dostosowanie struktury Grupy PKP CARGO”. W ramach wspomnianej inicjatywy przewidziano uporządkowanie i podział obszarowy zasobów i kompetencji spółek Grupy PKP CARGO, zgodny z koncepcją struktury holdingowej Grupy PKP, tj. 5 planowanych obszarów operacyjnych uwzględniających specyfikę geograficzną działalności spółek w Grupie: tabor, intermodal, terminal, serwis oraz international.

### **IV. Ryzyka i ograniczenia związane z przystąpieniem do Grupy PKP**

Zawarcie przez PKP CARGO S.A. umowy o zarządzanie, o której mowa w art. 7 k.s.h., obligowało będzie Spółkę do stałego koordynowania podejmowanych przez siebie działań z PKP S.A.

Poprzez podpisanie Karty Grupy PKP Spółka zobowiązuje się do współdziałania z Członkami Grupy PKP **w zakresie Obszarów Współpracy**. Obszary Współpracy obejmują: audyt wewnętrzny i kontrolę wewnętrzną, strategię, analizy ekonomiczne, nadzór właścicielski, zakupy, informatykę i telekomunikację, marketing, promocję, działania PR, finanse, rachunkowość, zarządzanie zasobami ludzkimi, współpracę międzynarodową, działania prawno-organizacyjne, wspólny rynek, zarządzanie nieruchomościami, geodezję kolejową, bezpieczeństwo, szkolenia i doskonalenie zawodowe oraz rozwój personelu kolejowego. Dodatkowo Zarząd Grupy PKP wydaje regulacje obowiązujące w danym Obszarze Współpracy, w formie Polityk Grupy PKP, podejmowanych w drodze uchwały Zarządu Grupy PKP. Wśród Polityk, o których mowa, znajdują się: (i) Polityka Przekazywania informacji i dokumentów w Grupie PKP,

(ii) Polityka w sprawie zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami Grupy PKP oraz (iii) Polityka rachunkowości w Grupie PKP.

Polityka Przekazywania informacji i dokumentów w Grupie PKP obliuguje sygnatariuszy Karty Grupy PKP do przekazywania spółce PKP S.A. szeregu informacji odnoszących się do bieżącej działalności danego podmiotu z poszczególnych obszarów funkcjonowania przedsiębiorcy. PKP S.A. w szczególności uprawniona jest do: otrzymywania informacji odnoszących się do planowanych i realizowanych przedsięwzięć w obszarze inwestycji; informacji o rocznych planach rzeczowo-finansowych; informacji o zamiarze zlecenia usługi doradczej wybranym podmiotom, informacji o zamiarze wystąpienia o indywidualną interpretację podatkową, czy też informacji o prowadzonych istotnych sporach sądowych. Informacje, o których mowa powyżej, przekazywane są PKP S.A. niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 5 dni kalendarzowych od dnia zaistnienia wydarzenia lub powzięcia o nim informacji przez Spółkę.

Spółka pozyskała opinię prawną, sporządzoną przez adwokata dr Krzysztofa Haładyja z Kancelarii MJH Moskwa, Jarmuł, Haładyj i Partnerzy – Adwokaci i Radcowie Prawni Sp. P. z siedzibą w Warszawie, dot. możliwości przystąpienia przez PKP CARGO S.A. do Karty Grupy PKP. Z treści opinii prawnej z dnia 13 maja 2022 r. wynika, że PKP CARGO S.A., jako spółka publiczna, może zawrzeć umowę o zarządzanie, o której mowa w art. 7 k.s.h. W opinii prawnej zwrócono jednocześnie, uwagę, że w przypadku zdecydowania się przez PKP CARGO S.A. na przystąpienie do Grupy PKP, a tym samym na wprowadzenie pewnych mechanizmów zwiększających kontrolę nad Spółką na rzecz PKP S.A., Spółka musi być przekonana o istnieniu „uzasadnionych obiektywnych kryteriów biznesowych, a przystąpienie do Karty Grupy musi leżeć w interesie spółki”. Ponadto, PKP CARGO S.A., jako spółka publiczna, jest zobowiązana do przestrzegania regulacji rynku kapitałowego dotyczących ochrony i publikacji informacji poufnych w celu wyeliminowania zjawiska asymetrii informacyjnej. W konsekwencji, Spółka będzie musiała dokonać oceny, czy dana informacja przekazywana na rzecz PKP S.A. zgodnie z kartą Grupy stanowi informację poufną w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku z dnia 16 kwietnia 2014 roku (dalej: „Rozporządzenia MAR”). W sytuacji zaklasyfikowania przez Spółkę danej informacji jako informacji poufnej, Spółka zobowiązana będzie skrupulatnie monitorować tryb przekazywania informacji do PKP S.A. i w przypadku zaklasyfikowania danej informacji jako informacji poufnej, odpowiednio je oznaczyć. Dodatkowo, w takiej sytuacji PKP CARGO S.A. powinna poinformować PKP S.A. o ograniczeniach związanych pozyskaniem dostępu do informacji poufnych (zakaz wykorzystywania informacji poufnych), w tym podjąć wszelkie czynności wynikające z Rozporządzenia MAR oraz własnych regulaminów Spółki dotyczących ochrony informacji poufnych, sporządzania listy osób posiadających dostęp do informacji poufnych (tzw. Insiderów) oraz poinformowania osób mających dostęp do informacji poufnych o ich obowiązkach.

## **V. Specyfika PKP CARGO S.A. jako spółki publicznej**

PKP CARGO S.A. w toku prac nad projektem Karty Grupy PKP zgłosiła PKP S.A. zastrzeżenia dot. treści umowy o zarządzanie w rozumieniu art. 7 k.s.h. PKP CARGO S.A. w piśmie z dnia 8 lutego 2019 r. wskazywała m.in. na wątpliwości związane ze statusem PKP CARGO S.A. jako spółki publicznej, tj. zobowiązania związane z obowiązkami informacyjnymi i ochroną informacji poufnej.

W odpowiedzi na wątpliwości PKP CARGO S.A. odnoszące się do zawarcia przez Spółkę umowy o zarządzanie, o której mowa w art. 7 k.s.h., w Karcie Grupy PKP zastrzeżono, że: *„Funkcjonowanie w ramach Grupy PKP Członków Grupy PKP o szczególnym statusie prawnym wynikającym z bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, w szczególności w związku z pełnieniem przez tych Członków Grupy PKP funkcji zarządcy infrastruktury lub posiadaniem statusu spółki publicznej nie może naruszać odpowiednio wymogów związanych z zachowaniem niezależności tych podmiotów w zakresie Funkcji podstawowych, jak również wynikających z posiadania statusu spółki publicznej”* (§17 ust. 4 Karty Grupy PKP).



## **VI. Inne**

W celu realizacji postanowień Karty Grupy PKP Spółka zobowiązana będzie w terminie 3 miesięcy od dnia podpisania Karty Grupy PKP do wprowadzenia do Statutu PKP CARGO S.A. postanowień, o których mowa w załączniku nr 6 do Karty (w szczególności postanowienia, zgodnie z którym celem Spółki jest prowadzenie działalności ukierunkowanej na realizację interesu Grupy PKP).