

> Raport Zrównoważonego Rozwoju 2024



> Spis treści



Informacje ogólne – ESRS 24

Informacje o środowisku 58

Taksonomia UE60

Proces raportowania Taksonomii UE63

ESRS E1 Zmiana klimatu.....80

ESRS E2 Zanieczyszczenia.....92

ESRS E3 Woda i zasoby morskie104

ESRS E4 Bioróżnorodność i ekosystemy 107

ESRS E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym..... 110

Informacje dotyczące kwestii społecznych..... 114

ESRS S1 Własne zasoby pracownicze.....116

ESRS S2 Pracownicy w łańcuchu wartości..... 136

ESRS S3 Dotknięte społeczności.....140

Informacje związane z ładem korporacyjnym144

ESRS G1 Postępowanie w biznesie.....146

> Informacje ogólne – ESRS 2



BP-1

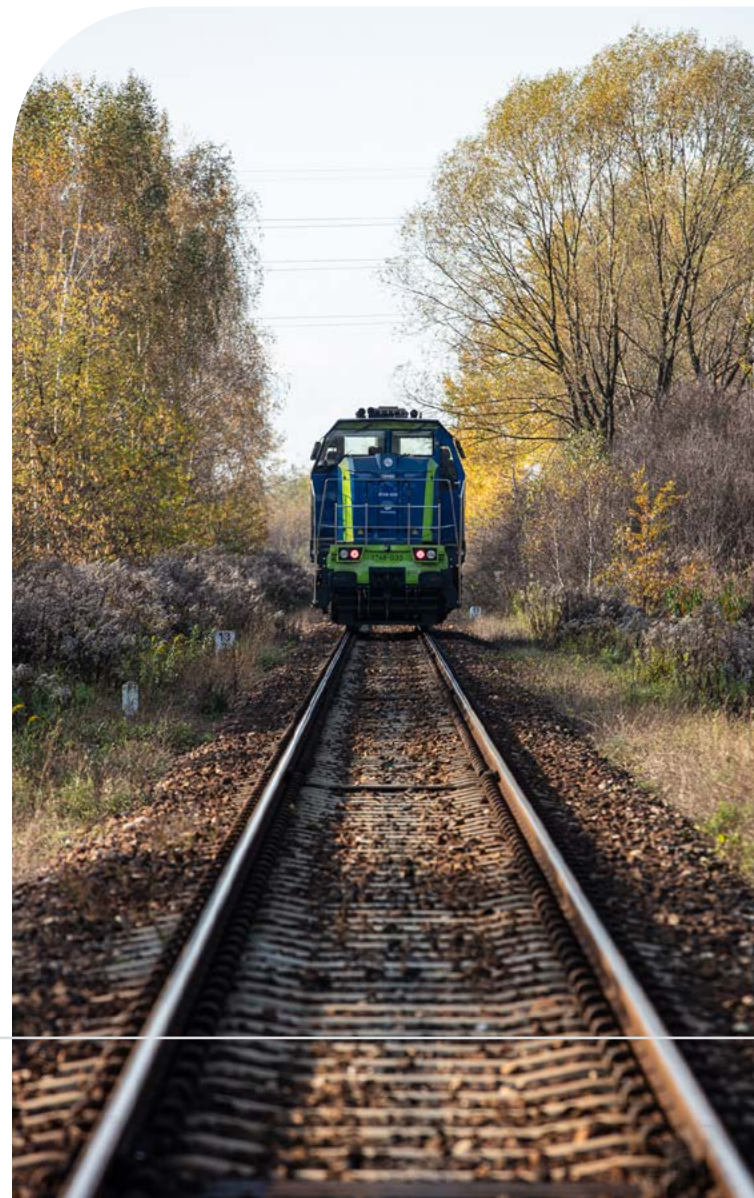
Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju

Niniejsze oświadczenie dotyczące zrównoważonego rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. (dalej w oświadczeniu występującej również jako „Grupa PKP CARGO”, „GK PKP CARGO”, „Grupa”, „organizacja”) zostało przygotowane zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 49b ust. 9, art. 55 ust. 2c i 2d Ustawy z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości oraz Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 roku w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje wraz z Rozporządzeniami Delegowanymi Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 roku, 2021/2178 z dnia 6 lipca 2021 roku i 2022/1214 z dnia 9 marca 2022 roku, biorąc również pod uwagę obowiązujące od 1 stycznia 2024 roku Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 roku uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/34/UE w odniesieniu do standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Dokument przygotowano w postaci skonsolidowanej, a zakres konsolidacji danych jest taki sam, jak w przypadku sprawozdania finansowego i obejmuje, obok jednostki dominującej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej w oświadczeniu występującej jako PKP CARGO, „Spółka”), siedem spółek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

Spółka wyspecjalizowana w obsłudze bocznic kolejowych, przewozach towarowych oraz usługach trakcyjnych. Przewozy krajowe i zagraniczne realizowane są z wykorzystaniem taboru własnego lub powierzonego. PKP CARGO SERVICE dysponuje wyspecjalizowaną kadrą techniczną w zakresie utrzymania infrastruktury torowej. Oferuje badania techniczne, diagnostykę, obchody i konserwację, naprawy oraz remonty torów. Podmiot współpracuje z firmami z branży węglowej, mineralnej i energetycznej.



PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji

Głównym obszarem działalności spółki jest utrzymanie taboru kolejowego oraz jego dostosowanie do potrzeb klienta i wymagań przewożonego towaru. Usługi realizowane są w sześciu zakładach specjalizujących się w produkcji i regeneracji komponentów do wagonów i lokomotyw.

PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.

Spółka obsługuje wymianę handlową między krajami Unii Europejskiej a Dalekim Wschodem i działa w trzech lokalizacjach:

- w rejonie Przemyśla na granicy polsko-ukraińskiej, w III Europejskim Korytarzu Transportowym (Berlin – Wrocław – Kraków – Przemyśl – Lwów – Kijów),
- na przejściu Medyka-Mościska i w rejonie Terespoła w paneuropejskim korytarzu transportowym nr II (Berlin – Poznań – Warszawa – Brześć – Moskwa – Niżny Nowogród),
- w Karsznicach w centralnej Polsce przy trasie S8, na skrzyżowaniu głównych szlaków wschód-zachód i północ-południe, łączącym m.in. Nowy Jedwabny Szlak z regionem Trójmorza.

Z usług spółki korzystają od lat polskie i międzynarodowe firmy.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.

Podmiot oferuje usługi przeładunkowe, celno-spedycyjne oraz sprzedaż węgla importowanego. Własnymi zasobami realizuje przeładunki, magazynowanie, sortowanie, workowanie i obsługę celną. Klientami są importerzy i eksporterzy towarów masowych.

CARGOTOR sp. z o.o.

Spółka komercyjnie udostępnia przewoźnikom kolejowym infrastrukturę logistyczno-usługową. Zarządza Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze obejmującym ok. 180 km torów ze stacjami oraz 24 punktami ekspedycyjnymi o łącznej długości 14,7 km torów. Spółka odpowiada za utrzymanie infrastruktury, zapewniając bezpieczny transport kolejowy.

PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.

Oferuje kompleksowe usługi transportowe, przeładunkowe, magazynowe i celne. Specjalizuje się w krajowym oraz międzynarodowym transporcie kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep – zarówno pociągami dedykowanymi, jak i operatorskimi w sieci usług intermodalnych. Oferuje rozwiązania intermodalne z wykorzystaniem transportu morskiego, drogowego i kolejowego w Polsce, krajach UE, Kazachstanie, Turcji i Wielkiej Brytanii. Świadczy usługi spedycyjne w przewozach kolejowych – wagonowych a także całopociągowych. Realizuje także transport drogowy FTL, LTL, chłodniczy (z monitoringiem temperatury) oraz ADR. Realizuje usługi door-to-door, just in time i place on time.

PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL, wraz ze spółkami PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt., SK a.s., SI d.o.o. i AWT ROSCO a.s., specjalizuje się w przewozie ciężkich towarów – węgla, stali, materiałów budowlanych oraz produktów przemysłu motoryzacyjnego, spożywczego i chemicznego. Działa w Europie, oferując dalekobieżne przewozy kolejowe, transport intermodalny, spedycję, obsługę bocznic, budowę obiektów kolejowych, usługi torowe, wynajem, remonty i mycie wagonów oraz konserwację lokomotyw. Dzięki spółce AWT Rekultivace a.s. świadczy również usługi rekultywacji, robót ziemnych i gospodarki odpadami. Grupa ta posiada terminal przeładunkowy Paskov obsługujący 60 bocznic i zarządza ok. 400 km traktacji. Siedziba główna znajduje się w Ostravie (Czechy).

Dane zaprezentowane w oświadczeniu prezentują informacje za okres od 1 stycznia 2024 roku do 31 grudnia 2024 roku, który pokrywa się z okresem objętym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2024 roku.

Pełna struktura GK PKP CARGO zgodna ze Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym oraz Sprawozdaniem z działalności Zarządu obejmuje dwadzieścia spółek zależnych, przy czym siedem z nich podlega konsolidacji. W obrębie spółek objętych konsolidacją nie występują spółki zwolnione ze sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

Informacje na temat zrównoważonego rozwoju Grupy prezentowane w niniejszym oświadczeniu opierają się na analizie podwójnej istotności przeprowadzonej w okresie 11.2024-02.2025 r., która uwzględniała zidentyfikowany w procesie łańcuch wartości na niższym i wyższym szczeblu.

GK PKP CARGO nie korzysta z możliwości pominięcia w oświadczeniu informacji dotyczących własności intelektualnej, know-how i wyników innowacji lub dotyczących trwających wydarzeń i negocjacji.

BP-2

Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności

Grupa skorzystała z wyłączeń opisanych w Dodatku C do ESRS 1 Wykaz stopniowo wprowadzanych wymogów dotyczących ujawniania informacji. Są to:

- SBM-3 pkt 48 lit. e) (przewidywane skutki finansowe) w pierwszym roku sporządzania oświadczenia dotyczącego zrównoważonego rozwoju,
- E1-9 Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem,
- E2-6 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem,
- E3-5 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi,
- E5-6 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym,
- S1-7 Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki,
- S1-13 Szkolenia i rozwój umiejętności,
- S1-14 Bezpieczeństwo i higiena pracy.



Grupa Kapitałowa PKP CARGO przyjęła zgodne ze standardem ESRS perspektywy czasowe:

- krótkoterminową – odpowiadającą okresowi sprawozdawczemu (1 rok),
- średnioterminową – od roku do pięciu lat,
- długoterminową – powyżej pięciu lat.

Niniejszy raport dotyczący zrównoważonego rozwoju został przygotowany w pełnej zgodności z wymogami Europejskich Standardów Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju (ESRS) i prezentuje pełne dane wymagane przez standard, które zostały poddane audytowi. Raport za rok 2023 Grupa przygotowała w nawiązaniu do ESRS, a dokument nie był poddany zewnętrznej weryfikacji – z tego względu nie ma możliwości porównania danych z poprzednimi okresami ani odniesienia się do błędów sprawozdawczych z lat ubiegłych.

Oświadczenie zostało przygotowane wyłącznie w oparciu o wymogi określone w ESRS. Informacje zawarte w tym oświadczeniu nie odwołują się do innych przepisów prawnych nakładających obowiązek ujawniania informacji na temat zrównoważonego rozwoju ani do ogólnie przyjętych interpretacji i ram dotyczących sprawozdawczości w tym zakresie. W oświadczeniu ujawniane są dane wynikające z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje.

Ujawnienia przekrojowe, które zostały uznane za istotne w wyniku analizy podwójnej istotności i włączone do niniejszego oświadczenia, są przedstawione wraz z odpowiadającymi im wymogami ujawnień przekrojowych określonymi w ESRS 2.

GOV-1

Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych

Zarządzanie i nadzór nad Grupą Kapitałową PKP CARGO pełnią organy jej jednostki dominującej, spółki PKP CARGO. Na koniec 2024 roku Spółka była zarządzana przez trzyosobowy Zarząd. W Radzie Nadzorczej zasiadało osiem osób, z których trzy zostały oddelegowane do pełnienia funkcji w Zarządzie. Na koniec okresu sprawozdawczego ani w Zarządzie Grupy, ani w Radzie nie zasiadali przedstawiciele pracowników.

Skład organów administrujących, zarządczych i nadzorczych w Spółce dominującej na koniec 2024 roku

3

Liczba osób w Zarządzie

12,5%

Odsetek kobiet w Radzie Nadzorczej

8

Liczba osób w Radzie Nadzorczej

2

Liczba członków niezależnych w Radzie Nadzorczej

33%

Odsetek kobiet w Zarządzie

5

Liczba członków niewykonawczych w Radzie Nadzorczej

W skład Zarządu wchodzili:

Marcin Wojewódka – p.o. Prezesa Zarządu. Radca prawny, doktor nauk ekonomicznych, założyciel i współnik zarządzający w Kancelarii Prawa Pracy Wojewódka i Wspólnicy. Prezes zarządu Instytutu Emerytalnego i wykładowca akademicki. W latach 2016-2017 członek zarządu Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Członek rady nadzorczej PZU Życie S.A. Marcin Wojewódka posiada ponad 25-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie prawa pracy i świadczeń pracowniczych. Doradza pracodawcom w procesach restrukturyzacyjnych oraz w zakresie prawa pracy oraz świadczeń pracowniczych. Autor licznych publikacji dotyczących problematyki prawa pracy, ubezpieczeń społecznych oraz systemu emerytalnego.

Monika Starecka – p.o. Członka Zarządu ds. Finansowych. W kwietniu 2024 roku objęła stanowisko Dyrektora Pionu Finansowego w PKP S.A. We wcześniejszych latach Monika Starecka zajmowała wysokie stanowiska menedżerskie m.in. w EY Polska, Grupie SMYK, Telepizza Poland, Vattenfall Heat Poland, Szybka Kolei Miejska oraz RTC Poland. Od stycznia 2024 roku jest także członkiem rady nadzorczej spółki ENEA. Od 2019 roku Monika Starecka prowadzi firmę doradczą Equinox Consulting zajmującą się doradztwem finansowym i operacyjnym, prowadzeniem szkoleń z zakresu umiejętności miękkich oraz sesji coachingowych i mentoringowych dla przedsiębiorców oraz członków organów zarządzających spółek. Od 2003 roku jest biegłym rewidentem. Posiada też certyfikat Międzynarodowego Coacha organizacji ICC (International Coaching Community).

Paweł Milek – p.o. Członek Zarządu ds. Handlowych, p.o. Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji. Od 1997 roku pełni funkcję syndyka w postępowaniach upadłościowych, a także nadzorcy i zarządcy w postępowaniach restrukturyzacyjnych. Radca prawny od stycznia 2000 roku. W 2022 roku uzyskał tytuł Kwalifikowanego Doradcy Restrukturyzacyjnego. Pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Okręgowego Sądu Dyscyplinarnego przy Okręgowej Izbie Radców Prawnych we Wrocławiu. W latach 2021-2023 sprawował funkcję Prezesa Dolnośląskiego Stowarzyszenia Syndyków.

W Radzie Nadzorczej – oprócz osób oddelegowanych do pełnienia funkcji w Zarządzie – na koniec 2024 roku zasiadali także:

- Władysław Szczepkowski,
- Robert Stępień,
- Michał Wnorowski,
- Bogusław Nadolnik,
- Marzena Piszczek.



W jednostce dominującej w Grupie nadzór nad kwestiami zrównoważonego rozwoju w 2024 roku pełnił Komitet Strategii i Zrównoważonego Rozwoju¹. Obowiązki Komitetu zostały określone w oparciu o Regulamin Rady Nadzorczej – do najważniejszych należą wspieranie Rady w zakresie określenia oraz wdrożenia strategii, w tym strategii ESG, monitorowanie realizacji strategii przez Zarząd oraz opiniowanie strategicznych dokumentów, związanych m.in. z ESG, przedkładanych Radzie przez Zarząd. W skład Komitetu wchodzi trzech członków Rady Nadzorczej – ich wiedza i doświadczenie miały w 2024 roku charakter biznesowy, niezwiązany bezpośrednio z zagadnieniami zrównoważonego rozwoju. W planach organizacji na najbliższe lata jest zwiększenie kompetencji ESG w całej organizacji, także wśród członków organów zarządczych i nadzorczych.

W 2024 roku wpływy, ryzyka oraz szanse zaprezentowane w niniejszym oświadczeniu nie były jeszcze włączone do funkcjonującego w Grupie PKP CARGO systemu zarządzania ryzykiem. Na poziomie kierowniczym kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem są realizowane indywidualnie przez odpowiednie działy, które specjalizują się w konkretnych zagadnieniach. Tematyką środowiskową zajmują się dedykowane jednostki odpowiedzialne za ochronę środowiska. Obszarem zasobów ludzkich opiekują się wspólnie Biuro Zarządzania Zasobami Ludzkimi, Wydział Compliance oraz Zespół Bezpieczeństwa i Higieny Pracy. Zagadnienia związane z wpływem działalności na życie lokalnych społeczności, m.in. w zakresie hałasu generowanego przez pociągi, należą do zadań Biura Taboru i Wsparcia Technicznego. Relacje z dostawcami koordynuje Biuro Zakupów, współpracując przy realizacji płatności z Biurem Finansów. Ochrona sygnalistów należy natomiast do kompetencji Wydziału Compliance.

¹ W związku z podejmowanymi działaniami restrukturyzacyjnymi, działanie Komitetu zostało zawieszono w okresie 27.11.2024-31.01.2025 r. dodatkowo w dniu 27.02.2025 r. nazwa Komitetu została zmieniona na Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju.

Wszystkie te działania koordynowane są na poziomie projektowym – szczególnie intensywnie w okresach przygotowywania raportów zrównoważonego rozwoju oraz opracowywania strategii ESG.

Raportowanie w zakresie zrównoważonego rozwoju odbywa się regularnie. Koordynatorzy odpowiednich obszarów (BHP, Compliance, Środowisko) opracowują raporty, które dyrektorzy poszczególnych jednostek przekazują Zarządowi. Następnie raporty te omawiane są podczas Posiedzeń Zarządu.

Cele jakościowe oraz związane ze zrównoważonym rozwojem są w Grupie zawarte w Polityce Zintegrowanego Systemu Zarządzania przyjętej uchwałą Zarządu. Cele te nie mają mierzalnego charakteru, a postęp w ich realizacji nie jest monitorowany. Aktualizacja celów nie jest cykliczna i odbywa się w zależności od bieżących potrzeb.

W 2024 roku Grupa po raz pierwszy przeprowadziła analizę podwójnej istotności zgodną z wymogami ESRS, której wyniki zostały zatwierdzone przez Zarząd. Po zakończeniu prowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego Grupa zamierza wykorzystać wnioski z tej analizy do weryfikacji przyjętych celów oraz ustalenia odpowiednich wskaźników – zarówno ilościowych, jak i jakościowych. Plan restrukturyzacji będzie miał na celu realizację strategii poprzez naprawę sytuacji finansowej przedsiębiorstwa i reorganizację, jednakże jego skuteczna realizacja będzie zależna od wielu czynników.

GOV-2

Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem

W Grupie PKP CARGO w okresie sprawozdawczym nie funkcjonował sformalizowany system zarządzania ryzykami ESG. Organizacja przeprowadziła analizę podwójnej istotności w 2024 roku – ze względu na trwający proces restrukturyzacyjny decyzje dotyczące sposobu zarządzania zidentyfikowanymi istotnymi szansami i ryzykami związanymi ze zrównoważonym rozwojem Grupa zamierza podjąć w 2025 roku.

GOV-3

Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt

Polityka wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO nie uwzględnia powiązania wynagrodzeń organów zarządczych i nadzorujących organizację z realizacją celów z zakresu zrównoważonego rozwoju, w tym związanych z klimatem.

GOV-4

Oświadczenie dotyczące należytej staranności

Szczegółowe informacje dotyczące stosowania przez Grupę głównych aspektów i etapów procesu należytej staranności, wraz z odniesieniami do odpowiednich sekcji oświadczenia dotyczącego zrównoważonego rozwoju, zostały zawarte w poniższym zestawieniu.

Podstawowe elementy procesu należytej staranności	Punkty w oświadczeniu dotyczącym zrównoważonego rozwoju
Uwzględnienie należytej staranności w ładzie korporacyjnym, strategii i modelu biznesowym	GOV-1, GOV-2, SBM-3
Współpraca z zainteresowanymi stronami, na które Grupa wywiera wpływ, na wszystkich kluczowych etapach procesu należytej staranności	IRO-1, SBM-2, S1-2, S2-2, S3-2
Identyfikacja i ocena niekorzystnych wpływów	SBM-3, IRO-1
Podejmowanie działań w celu ograniczenia zidentyfikowanych niekorzystnych wpływów	E1-2, E3-2, S1-4, S3-4
Monitorowanie skuteczności tych starań i przekazywanie stosownych informacji w tym zakresie	IRO-1

GOV-5

Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju

- W 2024 roku w Grupie PKP CARGO nie było rozwiniętego i sformalizowanego systemu kontroli wewnętrznej związanego z raportowaniem zagadnień zrównoważonego rozwoju. W trakcie prac nad niniejszym oświadczeniem zidentyfikowano dwa kluczowe obszary ryzyka:

 - ograniczona porównywalność danych pomiędzy poszczególnymi jednostkami organizacyjnymi – co wynika przede wszystkim z braku jednolitych standardów raportowania zrównoważonego rozwoju, zróżnicowanego stopnia dojrzałości stosowanych procesów oraz niedostatecznych zasobów odpowiedzialnych za pozyskiwanie i przetwarzanie tych danych;
- niska dostępność danych pochodzących od podmiotów zewnętrznych, szczególnie w obszarze łańcucha dostaw – spowodowana dużą liczbą współpracujących z Grupą partnerów i dostawców.

Grupa nie posiada formalnie opracowanej strategii zarządzania wymienionymi ryzykami, jednak docelowo planuje wdrożyć rozwiązania obejmujące uproszczone mechanizmy kontroli, przejrzyste procedury weryfikacji danych oraz ujednolicone wytyczne, które usprawnią raportowanie zarówno wśród spółek zależnych, jak i partnerów biznesowych oraz dostawców.

SBM-1

Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości

Grupa PKP CARGO jest operatorem kolejowych przewozów towarowych, oferującym kompleksowe usługi logistyczne w Polsce i Unii Europejskiej. Świadczy też usługi spedycyjne (krajowe i zagraniczne), terminalowe, bocznicowe i trakcyjne, naprawy i serwisu taboru kolejowego oraz rekultywacyjne.

Istotnymi grupami klientów organizacji są duże przedsiębiorstwa – firmy energetyczne, ciepłownie, elektrownie, firmy budowlane, firmy chemiczne oraz sektor intermodalny. Główne kategorie przewożonych towarów to węgiel kamienny i inne paliwa kopalne oraz kamień i kruszywa. Na koniec 2024 roku liczba pracowników czynnych w Grupie wynosiła 14 734 osób, z czego 9 786 pracowało w PKP CARGO S.A. Grupa nie oferowała w okresie sprawozdawczym usług lub produktów zakazanych na niektórych rynkach.

Całkowity przychód Grupy w 2024 roku wyniósł 4 460,4 mln zł – przychody osiągnięte przez spółki ujęte są w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej za rok zakończony 31 grudnia 2024 r.

GK PKP CARGO prowadzi działalność w sektorze paliw kopalnych. Grupa nie gromadzi danych pozwalających na wykazanie przychodów z uwzględnieniem ich dezagregacji na przychody pochodzące z transportu węgla, ropy naftowej i gazu. Nie zajmuje się natomiast produkcją chemikaliów, uprawą i produkcją tytoniu, a także nie jest aktywna w zakresie kontrowersyjnej broni.

Cele strategiczne związane ze zrównoważonym rozwojem w odniesieniu do istotnych świadczonych usług określa Strategia ESG Grupy PKP CARGO

na lata 2024-2028. Organizacja chce oferować zrównoważony transport kolejowy, oparty o transport intermodalny – segment ten jest w organizacji systematycznie rozwijany. Strategia określa osiem celów operacyjnych odnoszących się do kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem:

- włączenie kryteriów ESG do procesu modernizacji i zakupu taboru, uwzględniając potrzebę dekarbonizacji w kluczowych gałęziach działalności Grupy,
- ograniczenie zużycia zasobów i wdrożenie zasady gospodarki o obiegu zamkniętym,
- wzmocnienie kapitału ludzkiego poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy,
- dążenie do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego,
- budowa świadomości korzyści wynikających ze zrównoważonej transformacji zarówno wewnątrz organizacji, jak i w jej otoczeniu, w tym w łańcuchu wartości,
- budowa zrównoważonej oferty usługowej, opierającej się o działania na rzecz ESG,

- pogłębienie dialogu z interesariuszami, aby lepiej odpowiadać na ich potrzeby i budować partnerstwa,
- optymalizacja procesów biznesowych i przewozów pod kątem ESG za pomocą narzędzi cyfrowych.

Spółka Dominująca nie posiada obecnie formalnie przyjętej strategii rozwoju, gdyż jej bieżące działania, jak i decyzje finansowe i operacyjne będą wynikały z opracowanego planu działania – Planu Restrukturyzacyjnego.

Na dzień zatwierdzenia sprawozdania, w ocenie Zarządcy oraz Zarządu Spółki stan prac nad Planem Restrukturyzacyjnym jest na etapie zaawansowanym, ale niezatwierdzonym. Sporządzenie dokumentu uwzględniającego wszystkie wymagane art.10 Prawo Restrukturyzacyjne elementy w pierwotnie zaplanowanym terminie do 28 lutego 2025 roku nie było możliwe, dlatego też w dniu 27 lutego 2025 roku został złożony przez Zarządcę Masy Sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji Izabelę Skonieczną-Powałkę, wniosek o przedłużenie terminu na sporządzenie Planu Restrukturyzacyjnego, który został przez Sędziego Komisarza Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy przyjęty i wyznaczono termin przedłużenia do 30 czerwca 2025 roku.

Trwające szczegółowe analizy ekonomiczne i finansowe, pozwolą Zarządowi określić dokładną rolę PKP CARGO na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w Grupie Kapitałowej. Prowadzone analizy w ramach Planu Restrukturyzacyjnego, w tym nad modelem biznesowych i finansowym Spółki, pozwolą na optymalizację kosztów i efektywność operacyjną (w tym minimalizowanie ryzyk finansowych). Dodatkowo zostanie wypracowany model umożliwiający targetowanie ofert do potrzeb klientów oraz monitorowanie konkurencji, wpływając tym samym na rozwój Spółki w zgodzie z rynkowymi i regulacyjnymi wymaganiami. Strategia Spółki, która zostanie opracowana po przyjęciu

Planu Restrukturyzacyjnego, oparta zostanie na wzroście udziałów w określonych segmentach rynku, co pozwoli Zarządowi zidentyfikować i skoncentrować się na marżowych segmentach, ograniczając aktywności w schyłkowych lub nie marżowych obszarach. Skuteczna realizacja planu restrukturyzacyjnego będzie zależna od wielu czynników i występuje ryzyko niezrealizowania tego planu.

Łańcuch wartości Grupy PKP CARGO tworzy kompleksowy system usług logistyczno-transportowych. Na wyższym szczeblu łańcucha wartości zidentyfikowano kluczowe zasoby naturalne i materiałowe oraz gotowe materiały do świadczenia usług i tworzenia produktów. Za zasoby naturalne uznano energię, paliwa kopalne, wodę oraz piasek. Do zasobów materiałowych należą materiały niezbędne do utrzymania i naprawy infrastruktury kolejowej, m.in. szyny, podkłady kolejowe oraz profesjonalne środki chemiczne. Kluczowe zasoby gotowe to lokomotywy spalinowe, wagony kolejowe, samochody ciężarowe, kontenery oraz urządzenia do przeładunku, w tym suwnice, dźwigi i wózki widłowe.



Operacje własne Grupy to przede wszystkim usługi transportu kolejowego, stanowiące rdzeń działalności operacyjnej.

GK PKP CARGO zajmuje się kompleksową organizacją przewozów w Polsce i za granicą, w tym planowaniem tras, zarządzaniem ładunkiem i dokumentacją. Jej ofertę rozszerzają usługi spedycyjno-przeładunkowe i intermodalne, czyli rozwiązania umożliwiające łączenie różnych środków transportu i usprawniające przepływ towarów. Dodatkowo spółki Grupy świadczą też usługi terminalowe i infrastrukturalne wspierające zarówno działalność własną, jak i innych przewoźników. Są to m.in.:

- składowanie i obsługa kontenerów oraz przeładunki i obsługa dokumentacji,
- usługi celno-spedycyjne skupiające się na formalnej obsłudze przewozów transgranicznych, w tym odprawach celnych i kontrolach zgodności dokumentów przewozowych,

- usługi bocznicowe i trakcyjne, czyli zarządzanie torami bocznymi oraz zapewnienie lokomotyw i obsługi trakcyjnej w miejscach załadunku/rozładunku.

Grupa świadczy też usługi techniczne i specjalistyczne wspierające niezawodność taboru oraz usługi o charakterze niestandardowym, często wymagające specjalnych zezwoleń lub kwalifikacji. Należą do nich m.in. naprawa i serwis taboru kolejowego, przewozy nadzwyczajne i wojskowe.

Działania wspierające obejmują utrzymanie taboru kolejowego, zarządzanie bezpieczeństwem i higieną pracy (BHP), sprzedaż usług oraz obsługę klienta.

Na poziomie niższego szczebla znajdują się klienci organizacji – ciepłownie, elektrownie, elektrociepłownie, przedsiębiorstwa oraz samorządy lokalne.



Łańcuch wartości wyższego szczebla



Gotowe materiały do świadczenia usług i tworzenia produktów

- Lokomotywy spalinowe
- Wagony kolejowe
- Samochody ciężarowe
- Kontenery
- Suwnice, dźwigi, wózki widłowe



Zasoby naturalne

- Energia
- Paliwa kopalne
- Woda
- Piasek



Zasoby materiałowe

- Materiały do utrzymania i naprawy infrastruktury, w tym taboru
- Szyny, podkłady kolejowe
- Chemia profesjonalna

Operacje własne

- | | | |
|---|---|--------------------------------------|
| ■ Usługi spedycyjne kolejowe (krajowe i międzynarodowe) | ■ Usługi celno-spedycyjne | ■ Naprawa i serwis taboru kolejowego |
| ■ Pozostałe usługi spedycyjne | ■ Usługi bocznicowe i trakcyjne | ■ Usługi rekultywacyjne |
| ■ Usługi przeładunkowe | ■ Udostępnianie przewoźnikom kolejowym infrastruktury logistyczno-usługowej | ■ Przewozy nadzwyczajne i wojskowe |
| ■ Usługi transportu intermodalnego | | |
| ■ Usługi terminalowe | | |

Działania wspierające

- | | | |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| ■ Utrzymanie taboru kolejowego | ■ Zarządzanie BHP | ■ Obsługa Klienta |
| | ■ Sprzedaż usług | |

Łańcuch wartości niższego szczebla

- | | | |
|---|---------------------|---------------------------------------|
| ■ Klienci | ■ Samorządy lokalne | ■ Wytwarzanie oraz segregacja odpadów |
| ■ Ciepłownie, Elektrownie, Elektrociepłownie, | ■ Przedsiębiorstwa | |



SBM-2

Interesy i opinie
zainteresowanych stron

Celem zaangażowania interesariuszy w Grupie PKP CARGO jest budowanie trwałych, opartych na zaufaniu relacji, zrozumienie potrzeb oraz dostosowanie działań organizacji do zmieniającego się otoczenia rynkowego i społecznego.

W przypadku inwestorów, klientów i partnerów biznesowych za główny cel uznano lepsze zrozumienie ich perspektyw, potrzeb i oczekiwań. Pozwala to Grupie skutecznie dostosowywać swoją ofertę do realiów rynkowych oraz reagować na dynamicznie zmieniające się warunki gospodarcze, regulacyjne i technologiczne.

Zaangażowanie pracowników koncentruje się na tworzeniu spójnej kultury organizacyjnej opartej na wartościach organizacji, takich jak szacunek, solidność, współpraca, transparentność i odpowiedzialność.

W relacjach ze związkami zawodowymi GK PKP CARGO dąży do utrzymywania konstruktywnego dialogu, który pozwala na wspólne kształtowanie dobrych warunków pracy i umożliwia stronie pracowniczej realny wpływ na funkcjonowanie miejsca zatrudnienia.

Organizacja prowadzi działania komunikacyjne za pomocą kanałów dostosowanych do specyfiki i potrzeb poszczególnych grup interesariuszy, zgodnie z przepisami prawa oraz dobrymi praktykami właściwymi dla spółek publicznych.

Zainteresowane strony Kanały zaangażowania

Akcjonariusze, inwestorzy i analitycy rynkowi

- Raporty bieżące (w 2024 r. – 126 raportów), raporty okresowe (4 razy w roku), raporty ESG (1 rocznie)
- Internetowe czaty z inwestorami indywidualnymi (3 w 2024 r. oraz jedna nagrywana konferencja wynikowa)
- Zwyczajne walne zgromadzenie (1 w 2024 r.), nadzwyczajne walne zgromadzenie (3 w 2024 r.)
- Dedykowana podstrona na stronie korporacyjnej, na bieżąco aktualizowana

Klienci B2B

- Spotkania z klientami w formie tradycyjnej i online
- Codzienny kontakt telefoniczny z grupą klientów
- Infolinia, formularz ofertowy/zapytanie
- Konferencje, targi i spotkania branżowe
- Badania rynku
- Strony korporacyjne, raporty ESG

Dostawcy, w tym kontrahenci, podwykonawcy

- Bieżący kontakt telefoniczny
- Spotkania, konferencje tematyczne
- Dedykowane podstrony na stronie korporacyjnej
- Zgłaszanie nieprawidłowości do Wydziału Compliance

Pracownicy oraz współpracownicy

- Intranet
- Newsletter/ komunikacja wewnętrzna
- Programy stażowe
- Szkolenia
- Raporty ESG, udział w analizie podwójnej istotności
- Procesy zgłaszania naruszeń do Wydziału Compliance, Komisji ds. Etyki
- Programy i projekty społeczne angażujące pracowników

Związki zawodowe

- Kanały wewnętrzne, takie jak strona intranetowa, mailingi
- Korespondencja formalna ze związkami zawodowymi i pracownikami
- Dedykowany do współpracy ze związkami adres mailowy

Zainteresowane strony	Kanały zaangażowania
Eksperci i media	- Aktywne biuro prasowe: strona korporacyjna - Kontakt telefoniczny i mailowy za pośrednictwem dedykowanych adresów - Regularne wysyłki komunikatów prasowych, dotyczące przede wszystkim działalności Grupy Kapitałowej (60 komunikatów prasowych w 2024 r.) - Publikacje prasowe, w tym wywiady, artykuły, wypowiedzi eksperckie (ponad 500) - Kampanie, raporty i platformy komunikacji organizacji zewnętrznych, raporty ESG
Organizacje pozarządowe	- Współpraca bieżąca - Spotkania tematyczne - Kontakt operacyjny
Jednostki samorządu, lokalne społeczności w okolicy zakładów	- Spotkania indywidualne i grupowe - Dedykowane podstrony na stronach internetowych poszczególnych spółek Grupy
Środowisko i klimat	- Raportowanie wskaźników środowiskowych - Udział w spotkaniach, szkoleniach i konferencjach o tematyce proekologicznej - Projekty społeczne o tematyce proekologicznej obejmujące również interesariuszy zewnętrznych

Grupa PKP CARGO włączyła interesariuszy w proces identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans – przygotowano badania ankietowe oraz zorganizowano wywiady pogłębione. Proces ten został w niniejszym oświadczeniu opisany szczegółowo w części IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans. Dodatkowo Grupa stale i bezpośrednio współpracuje z reprezentującymi pracowników związkami zawodowymi. Zakres tej współpracy uregulowany jest w przepisach prawa oraz wewnętrznych regulacjach i obejmuje m.in.:

- monitorowanie funkcjonowania Zakładowego Układu Zbiorowego oraz ustalanie kierunków jego zmian,
- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowych funduszy świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tych funduszy,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach BHP i nadzór nad Społecznymi Inspektorami Pracy,
- sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi.

Kwestie zidentyfikowane w trakcie dialogu przeprowadzonego w ramach procesu podwójnej istotności w 2024 roku nie wpłynęły na zmianę strategii i modelu biznesowego Grupy. Część zidentyfikowanych wpływów – związanych m.in. z BHP, środowiskiem i zanieczyszczeniami – jest zarządzana w ramach bieżących działań operacyjnych. Organizacja aktywnie i na bieżąco podejmuje działania zapobiegające skutkom negatywnych wpływów na pracowników związanych z postępowaniem restrukturyzacyjnym – kwestie te zostały opisane w rozdziale S1 – Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi.

Jednocześnie część istotnych wpływów Grupy została zidentyfikowana w kontekście zrównoważonego rozwoju po raz pierwszy – dotyczy to m.in. bezpieczeństwa pracowników w łańcuchu wartości. Organizacja będzie sukcesywnie włączać je w proces zarządczy poprzez aktualizację regulacji wewnętrznych, wdrożenie procesów monitorowania oraz podjęcie szerszego dialogu z interesariuszami.

Grupa nie wdrożyła formalnych procedur informowania organów zarządczych na temat opinii i interesów zainteresowanych stron, na które jednostka wywiera wpływ, odnoszących się do kwestii zrównoważonego rozwoju.



SBM-3

Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Istotne wpływy, ryzyka i szanse w Grupie PKP CARGO zostały zidentyfikowane w trakcie analizy podwójnej istotności. Istotne wpływy są wywierane przez organizację poprzez działalność operacyjną w łańcuchu wartości na własne zasoby pracownicze, pracowników w łańcuchu wartości, dostawców i partnerów biznesowych, klientów oraz społeczności lokalne.

Istotne wpływy, ryzyka i szanse zidentyfikowane przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A. w procesie analizy podwójnej istotności

Kwestie zrównoważonego rozwoju

Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne	Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Wpływ na zmiany klimatu, wskutek oparcia modelu biznesowego o transport węgla	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Krótka i średnia	Ryzyko mniejszych przychodów Grupy z uwagi na zmniejszający się popyt na węgiel i zmniejszenia wolumenu przewozu węgla	Wyższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko nieudanych inwestycji w technologii niskoemisyjne i środowiskowe	Własne operacje	Krótka
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyka zaburzeń w funkcjonowaniu łańcucha wartości, w wyniku ekstremalnych zjawisk pogodowych.	Cały łańcuch wartości	Długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko braku finansowania przez sektor bankowy inwestycji bądź bieżącej działalności w przypadku niedostosowania się organizacji do gospodarki niskoemisyjnej	Wyższy szczebel	Średnia i długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów				Ryzyko poniesienia kosztów związanych z koniecznością wdrożenia rozwiązań i technologii niskoemisyjnych w operacjach własnych, powiązanych z pozyskiwaniem i użytkowaniem energii, w tym zastępowania paliw kopalnych	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko poniesienia kosztów związanych z zastąpieniem usług lub produktów do ich wariantów niskoemisyjnych w łańcuchu wartości na skutek wprowadzonych regulacji	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko poniesienia zwiększonych kosztów, związanych z obowiązkiem raportowania kwestii środowiskowych, outsourcingiem tych tematów, przeprowadzeniem wewnętrznych szkoleń czy liczeniem śladu węglowego w zakresie 3	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko uszkodzenia infrastruktury wywołane ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe

Kwestie zrównoważonego rozwoju

Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne	Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko utraty partnera biznesowego (np. klienta) w łańcuchu wartości w przypadku niedostosowania się do przejścia na model niskoemisyjny przez jednostkę	Niższy szczebel	Średnia i długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko zagrożenia spowodowane długotrwałymi procesami zmian klimatu, które mogą wpłynąć m.in. na spadek wartości aktywów lub zniszczenia obiektów na skutek ekstremalnych zjawisk pogodowych	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko spadku wartości akcji przez wzmożone obawy inwestorów o dostosowanie się do modelu niskoemisyjnego oraz piętnowanie sektora	Niższy szczebel	Średnia i długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu		Brak istotnych wpływów	-	-	-	Szansa podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, poprzez objęcie systemem opłat za emisje gazów cieplarnianych przez transport drogowy	Własne operacje	Średnia i długa
E1 Zmiana klimatu	Łagodzenie zmiany klimatu		Wpływ na zmianę klimatu poprzez emisję gazów cieplarnianych.	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i możliwości	-	-
E1 Zmiana klimatu	Łagodzenie zmiany klimatu		Wpływ na łagodzenie zmian klimatu poprzez przekierowanie transportu towarowego z drogowego na kolejowy	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i możliwości	-	-
E1 Zmiana klimatu	Energia		Wpływ na zużycie zasobów naturalnych przez zużycie energii (energia elektryczna, ciepło, gaz ziemny i paliwa płynne) do celów użytkowych i transportowych.	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko wzrostu kosztów energii	Własne operacje	Wszystkie trzy perspektywy
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Zanieczyszczenie powietrza		Wpływ na zanieczyszczenie powietrza poprzez generowanie emisji ze spalania paliw w lokomotywach, samochodach i innych jednostkach sprzętowych	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju

Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne	Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Zanieczyszczenie wody		Wpływ na stan wód poprzez odprowadzanie zanieczyszczeń wprost do rzek	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Zanieczyszczenie gleby		Wpływ na zanieczyszczenie gleb poprzez prawdopodobne awarie i wypadki w czasie przeładunku i transportu surowców	Potencjalne negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Substancje potencjalnie niebezpieczne		Wpływ na środowisko naturalne i otoczenie, poprzez stosowanie w procesach użytkowych substancji i mieszanin sklasyfikowanych jako potencjalnie niebezpieczne, które nawet z zachowaniem szczególnej ostrożności i przy użyciu zgodnym z zamierzeniem, wykazują szereg zagrożeń.	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Mikrodrobiny plastiku		Wpływ na generowanie zanieczyszczeń w postaci mikrodrobin plastiku	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS E3 Woda i zasoby morskie	Woda	Zrzuty wody	Wpływ na ogólny stan wód poprzez odprowadzanie ścieków.	Potencjalnie negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS E4 Różnorodność biologiczna i ekosystemy	Wpływ na stan gatunków		Wpływ na populację i ogólną kondycję gatunków, wskutek poruszania się przez ich siedliska	Potencjalnie negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS E5 gospodarka o obiegu zamkniętym	Odpady		Wpływ na ogólną ilość odpadów w środowisku, wskutek prowadzonej działalności, powstają zużyte części eksploatacyjne, oleje, części gumowe, odpady przemysłowe	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko kar finansowych i podwyższonych opłat związanych z nieprawidłowościami w zakresie ochrony środowiska	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo zatrudnienia	Wpływ na poczucie bezpieczeństwa zatrudnienia pracowników związany z działaniami sanacyjnymi i procesem zwolnień grupowych	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Krótką	Ryzyko postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń na skutek zrealizowanych zwolnień grupowych	Własne operacje	Krótką i średnią

Kwestie zrównoważonego rozwoju

Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne	Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Adekwatna płaca	Wpływ na pracowników poprzez niewypłacanie świadczeń należnych odchodzącym pracownikom w związku z przeprowadzonym procesem zwolnień grupowych	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Krótka	Ryzyko dotyczące obsługi kosztów pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na wypłatę pracownikom zaległych należności wynikających z przeprowadzonego procesu zwolnień	Własne operacje	Wszystkie trzy perspektywy
							Ryzyko nakazów płacowych i kar nałożonych przez PIP w związku z zaległymi należnościami wobec zwolnionych pracowników	Własne operacje	Krótka i średnia
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Rokowania zbiorowe, w tym odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi	Wpływ na warunki pracy pracowników poprzez wypowiedzenie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Średnia i długa	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Dialog społeczny	Wpływ na możliwość współdecydowania pracowników o środowisku i warunkach pracy poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia	Rzeczywisty pozytywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Wolność zrzeszania się, istnienie rad zakładowych oraz prawa pracowników do informacji, konsultacji i uczestnictwa	Wpływ na pracowników poprzez dyskryminację osób ze względu na brak przynależności lub chęć zmiany członkostwa w związku zawodowym	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez wykonywanie pracy szczególnie narażonej na wystąpienie wypadku	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na stres i zdrowie psychiczne maszynistów pociągów poprzez narażenie na bycie świadkiem drastycznych wypadków	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez naruszenie zasad BHP, w tym brak zapewnienia odpowiednich środków ochrony zdrowia dla pracowników na stanowiskach robotniczych	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju

Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne	Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez wykonywanie pracy lub stanowisko pracy narażające na wystąpienie choroby zawodowej	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko utraty pracowników poprzez nieodpowiednią politykę wynagrodzeń oraz szkoleniową skutkującą zwiększeniem kosztów rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników	Własne operacje	Krótką i średnią
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Środki zapobiegania przemocy i molestowaniu w miejscu pracy	Wpływ na pracowników wskutek ograniczonego zakresu wdrożenia i znajomości Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej w Grupie	Potencjalny negatywny	Operacje własne	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Różnorodność	Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko dotyczące luki pokoleniowej i utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym, przekładające się na konieczność rekrutacji i przeszkolenia nowych pracowników	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS S2 Pracownicy w łańcuchu wartości	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników w łańcuchu wartości poprzez wpływ rodzaju stanowiska i warunków pracy na prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku	Potencjalny negatywny	Wyższy szczebel, Niższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S3 Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	Odpowiednie warunki mieszkaniowe	Wpływ na komfort życia społeczności lokalnych poprzez generowanie hałasu	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko ograniczeń poruszania się po torach oraz kar za przekroczenia norm hałasu w związku z regulacjami TSI Hałas	Operacje własne	Długa
ESRS S3 Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	Oddziaływanie na bezpieczeństwo	Wpływ na bezpieczeństwo państwa, w tym bezpieczeństwo energetyczne poprzez realizację strategicznych przewozów z punktu widzenia państwa	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-

Kwestie zrównoważonego rozwoju

Temat	Podtemat	Mniejsze jednostki tematyczne	Wpływy	Rodzaj oddziaływania	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa	Ryzyka i szanse	Miejsce w łańcuchu wartości	Perspektywa czasowa
ESRS S3 Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności		Wpływ na lokalne rynki pracy w Polsce poprzez stworzenie ponad 14000 miejsc pracy w skali Grupy	Rzeczywiste pozytywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS G1 Postępowanie w biznesie	Zarządzanie relacjami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze		Wpływ poprzez nieterminowe regulowanie płatności	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Ryzyko procesów sądowych, postępowań komorniczych oraz utraty partnerów biznesowych związane z nieterminowym regulowaniem płatności	Wyższy szczebel, niższy szczebel	Wszystkie perspektywy czasowe
ESRS G1 Postępowanie w biznesie	Zarządzanie relacjami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze		Brak istotnych wpływów				Szansa na nawiązywanie stabilnych długoterminowych współprac z odpowiednimi dostawcami i podwykonawcami, którzy dążą do podobnych celów w zakresie ESG.	Cały łańcuch	Długa perspektywa
ESRS G1 Postępowanie w biznesie	Ochrona sygnalistów		Wpływ na skuteczność regulacji dotyczących zgłaszania nieprawidłowości w związku z małą wiedzą interesariuszy na temat sposobu zgłaszania działań nieetycznych i niezgodnych z prawem	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS G1 Postępowanie w biznesie	Zaangażowanie polityczne a działalność lobbingsowa		Brak istotnych wpływów				Szansa na zwiększenie zaangażowania w opiniowanie aktów prawnych i działania lobbingsowe mające na celu zwiększenie inwestycji w rozwój kolei (a zwłaszcza towarowych przewozów kolejowych) jako ekologicznego środka transportu	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe

Grupa nie dysponuje analizami pozwalającymi zaraportować w niniejszym oświadczeniu:

- bieżące i przewidywane skutki istotnych wpływów, ryzyk i szans dla modelu biznesowego, łańcucha wartości, strategii i procesu decyzyjnego,
- bieżące skutki finansowe istotnych ryzyk i szans dla sytuacji finansowej,
- przewidywane skutki finansowe istotnych ryzyk i szans dla sytuacji finansowej.

W trakcie analizy podwójnej istotności, Grupa PKP CARGO rozpatrywała istotne wpływy w perspektywach czasowych zgodnych z ESRS krótkoterminowej (do roku), średnioterminowej (od roku do pięciu lat) i długookresowej (powyżej pięciu lat).

Istotne wpływy, ryzyka i szanse Grupy PKP CARGO wynikają ze strategii i modelu biznesowego organizacji związanych z kolejowym transportem i przeładunkiem towarów, głównie węgla. Wpływy, ryzyka i szanse społeczne, środowiskowe i dotyczące ładu korporacyjnego są identyfikowane w stopniu i charakterze opisanym w podrozdziale SBM-1 Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości. Zidentyfikowane tematy istotne wiążą się z transportowanymi towarami, zasobami pobieranymi do napędzania i konserwacji taboru oraz źródłami emisji zanieczyszczeń do środowiska. Dodatkowo, PKP CARGO jako istotny pracodawca w okresie przemian, wpływa silnie na pracowników, co objawia się określonymi tematami istotnymi, szczególnie w zakresie społecznym.

Jednocześnie, organizacja zdaje sobie sprawę ze swojej roli dla bezpieczeństwa kraju, realizując strategiczne przewozy, a poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia, umożliwia pracownikom kształtowanie swojego środowiska pracy.

Niniejsze oświadczenie za rok 2024 jest pierwszym opartym na pełnej analizie podwójnej istotności zgodnej z ESRS – nie jest więc możliwe ujawnienie zmian w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym. Grupa Kapitałowa nie raportuje dodatkowych ujawnień własnych wykraczających poza tematy uwzględnione w ESRS 1 AR 16.

Grupa nie posiada aktualnie skwantyfikowanych celów w zakresie dekarbonizacji. W ramach analizy odporności strategii i modelu biznesowego na zmianę klimatu, przeprowadzono analizę scenariuszową opisaną w IRO-1 – Opis procesu służącego do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans. Powyższa analiza obejmowała rejon Europy Środkowo-Wschodniej (przede wszystkim Polskę), czyli obszar, na którym realizowane są działania w ramach operacji własnych oraz niższego szczebla łańcucha wartości (główne rynki zbytu). W ramach działań wyższego szczebla, rozpatrzono ryzyka projektowane dla całej Europy. W analizie przyjęto trzy perspektywy czasowe: do roku (krótką), od roku do pięciu lat (średnią) i powyżej pięciu lat (długą).

Oceniono, że nagłe zjawiska pogodowe, takie jak burze, podtopienia czy osuwiska, mogą prowadzić do zniszczenia lub uszkodzenia infrastruktury transportowej niezbędnej do świadczenia usług, ale i istotnej z punktu widzenia łańcucha wartości – wydobycia transportowanych produktów, niezbędnych w produkcji energii czy wspierających usługi. Konsekwencją opisanych zdarzeń mogą być utrudnienia w bieżącej działalności, prowadzące do spadku dochodów lub wartości akcji. Dostosowując się do zmian klimatu na podstawie scenariusza zeroemisyjnego, Grupa dostrzega ryzyka powiązane ze skutecznością adaptacji usług do modelu niskoemisyjnego, w tym z modernizacją infrastruktury oraz taboru w całym łańcuchu wartości. Jednocześnie, Grupa identyfikuje szanse powiązane z objęciem systemem ETS transportu drogowego, co może zwiększyć konkurencyjność transportu kolejowego.

Zgodnie z założeniami strategii biznesowej, Grupa podejmuje działania polegające na możliwie szerokiej dywersyfikacji transportowanych towarów, by dostosowywać się do trendu odejścia od węgla w globalnej gospodarce. Grupa jest do pewnego stopnia w stanie adaptować się do sytuacji kryzysowych, dopasowując usługi transportowe do aktualnych potrzeb.

Nie zidentyfikowano obszarów działalności oraz aktywów, w przypadku których nie uwzględniono przejścia w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu. W sprawozdaniu finansowym nie przyjęto krytycznych założeń dotyczących klimatu.

Grupa PKP CARGO prowadzi swoją działalność na obszarach wrażliwych na bioróżnorodność oraz w ich pobliżu. Dodatkowo, ruch kolejowy organizowany przez spółki Grupy w całym kraju wiąże się z możliwością zakłócenia życia wielu gatunków zwierząt, jednak Grupa nie jest w posiadaniu informacji, aby w jakiegokolwiek lokalizacji doszło w wyniku jej działalności do nadmiernego pogorszenia stanu ekosystemów.

Proces, w ramach którego zidentyfikowano negatywny wpływ na różnorodność biologiczną i ekosystemy, dotyczy realizacji usług transportu przez obszary o różnym stopniu ochrony i stanie ekosystemów. Konsekwencją mogą być kolizje ze zwierzętami, stres wywołany hałasem lub ogólne pogorszenie kondycji wywołane zanieczyszczeniami.

Nie zidentyfikowano konkretnych gatunków, na które Grupa jednoznacznie wpływałaby w sposób negatywny. Grupa nie wywiera istotnego wpływu na degradację gruntów, pustoszczenie lub uszczelnianie gleby.

IRO-1

Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans

W ramach przeprowadzonego procesu analizy podwójnej istotności Grupa PKP CARGO poddała ocenie wszystkie zagadnienia związane ze zrównoważonym rozwojem, zgodnie z wymogami wskazanymi w ESRS 1 AR 16. Przeglądowi podlegały także dokumenty korporacyjne odnoszące się do tematów ujętych w oświadczeniu dotyczącym zrównoważonego rozwoju.

Proces rozpoczął się od szczegółowego rozpoznania łańcucha wartości. Zewnętrzni eksperci w zakresie ESG przeprowadzili analizę zarówno jego wyższego, jak i niższego szczebla, uwzględniając działania podstawowe i wspierające. Zidentyfikowane elementy – zasoby, aktywności oraz relacje – zostały zatwierdzone przez Grupę w drodze wewnętrznych konsultacji.

Ocena istotności wpływów opierała się na kilku kluczowych kryteriach:

- intensywności oddziaływania (siły wpływu na aspekty zrównoważonego rozwoju),
- skali oddziaływania (zasięgu terytorialnym lub organizacyjnym wpływu),
- prawdopodobieństwie zaistnienia potencjalnych wpływów,
- możliwości odwrócenia ich skutków (czy wpływ jest trwały, czy można przeciwdziałać jego skutkom).

W kontekście istotności finansowej oceniono, w jaki sposób kwestie ESG wpływają na działalność operacyjną, kondycję finansową oraz perspektywę rozwoju organizacji. Przeanalizowano tematy główne, ich podtematy oraz bardziej szczegółowe aspekty, uwzględniając ich powiązania z modelem biznesowym oraz całym łańcuchem wartości.

W przypadku ryzyk i szans dokonano oceny na podstawie dwóch parametrów:

- możliwego negatywnego wpływu na wyniki finansowe oraz działalność operacyjną Grupy,
- prawdopodobieństwa realizacji danego ryzyka lub pojawienia się danej szansy.

Wszystkie powyższe aspekty były oceniane w pięciostopniowej skali opartej na wartościach ilościowych i jakościowych, przy uwzględnieniu uznanych źródeł wiedzy naukowej oraz danych rynkowych lub pochodzących bezpośrednio z organizacji. Dodatkowo zagadnienia, które znalazły się na granicy poziomu istotności, były rozpatrywane indywidualnie – z uwzględnieniem ich ewentualnego włączenia do katalogu tematów uznanych za istotne.

Proces identyfikacji negatywnych wpływów rozpoczął się od dialogu z zainteresowanymi stronami, w szczególności z pracownikami oraz kluczowymi partnerami zewnętrznymi. Działanie to stanowiło integralną część procesu należytej staranności. W tym celu Grupa opracowała i rozpowszechniła ankiety skierowane zarówno do własnych pracowników, jak i do interesariuszy zewnętrznych. Zestaw pytań – w formach zarówno zamkniętych, jak i otwartych – odnosił się do szerokiego spektrum zagadnień zrównoważonego rozwoju. Konstrukcja kwestionariuszy była zgodna z Wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka oraz rekomendacjami zawartymi w Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych w obszarze odpowiedzialnego prowadzenia działalności.

W odpowiedzi otrzymano 696 opinii od własnych zasobów pracowniczych oraz 136 odpowiedzi ze strony klientów, dostawców i partnerów biznesowych. W planach Grupy znajduje się dalsze rozszerzenie tego dialogu m.in. poprzez zwiększenie zaangażowania respondentów wśród interesariuszy oraz włączenie w ten proces społeczności lokalnych i organizacji pozarządowych. Przeprowadzono także cztery indywidualne rozmowy z przedstawicielami interesariuszy, obejmujące pracowników (w tym reprezentantów związków zawodowych), klientów oraz dostawców.

W analizie zebranych danych szczególną uwagę poświęcono kwestii przestrzegania praw człowieka, zgodnych z postanowieniami Międzynarodowej Karty Praw Człowieka (obejmującej Powszechną Deklarację Praw Człowieka, Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych oraz Międzynarodowy Pakt Praw Gospodarczych, Społecznych i Kulturalnych), a także zasad wynikających z podstawowych konwencji wskazanych w Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie fundamentalnych praw i zasad w pracy.

Wnioski z przeprowadzonych badań uwzględniono zarówno na etapie identyfikacji, jak i w ocenie wpływów, szans oraz ryzyk związanych z działalnością Grupy. Publikacja niniejszego oświadczenia ma na celu zapewnienie pełnej transparentności i poinformowanie wszystkich interesariuszy o działaniach organizacji w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Na podstawie wyników uzyskanych z ankiet oraz przeprowadzonych wywiadów Grupa dokonała identyfikacji zarówno pozytywnych, jak i negatywnych wpływów swojej działalności, a także powiązanych z nimi ryzyk i szans. Podczas oceny tych aspektów uwzględniono takie kryteria, jak skala i zasięg wpływu, jego nieodwracalny charakter oraz prawdopodobieństwo wystąpienia, odnosząc je do konkretnych praw człowieka, z którymi są one powiązane.

Proces identyfikacji oraz oceny kluczowych wpływów, ryzyk i szans realizowany był z udziałem przedstawicieli wszystkich strategicznych obszarów funkcjonowania Grupy PKP CARGO. W skład zespołu roboczego weszli reprezentanci m.in. działu relacji inwestorskich odpowiedzialni za kwestie ESG, a także osoby reprezentujące obszary zarządzania zasobami ludzkimi, compliance, obsługę prawną oraz bezpieczeństwo i higienę pracy. Dodatkowego wsparcia w zakresie oceny istotności udzielali zewnątrzni specjaliści z dziedzin ochrony środowiska, społecznych aspektów działalności oraz sprawozdawczości niefinansowej. W ramach prac zorganizowano szereg warsztatów poświęconych m.in. analizie zidentyfikowanych wpływów, analizom scenariuszowym oraz zagadnieniom związanym z procesem należytej staranności. Końcowa lista najważniejszych wpływów, potencjalnych ryzyk i możliwych szans została zatwierdzona przez Zarząd.

Proces analizy podwójnej istotności został zrealizowany w okresie od listopada 2024 roku do lutego 2025 roku.

Grupa PKP CARGO zakłada jego regularne aktualizowanie, uwzględniając pojawiające się dane oraz zmieniające się uwarunkowania rynkowe. Każdy etap działań w ramach tego procesu był starannie udokumentowany, co pozwoliło na przeprowadzenie atestacji biegłego rewidenta oraz ocenę efektywności zastosowanego podejścia.

E1 IRO-1

Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans

Proces identyfikacji istotnych wpływów oraz ryzyk i szans jest w niniejszym oświadczeniu opisany w części IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans.

W ramach realizowanego procesu analizy podwójnej istotności oraz identyfikacji kluczowych ryzyk i szans GK PKP CARGO przeprowadziła również ocenę odporności swojej strategii oraz modelu biznesowego na ryzyka związane ze zmianą klimatu. Pierwszym etapem tego działania było określenie zakresu działalności Grupy w całym łańcuchu wartości. Ustalono, że zasadniczy obszar operacyjny Grupy koncentruje się głównie na terytorium Polski. Podobny zasięg mają relacje na niższych poziomach łańcucha wartości, natomiast na poziomie wyższego szczebla nie wskazano dominującego regionu geograficznego. W analizie uwzględniono charakterystykę wpływu poszczególnych relacji oraz ich umiejscowienie w strukturze łańcucha wartości.

Oceny dokonano z uwzględnieniem trzech horyzontów czasowych: krótkoterminowego (do jednego roku), średnioterminowego (od roku do pięciu lat) oraz długoterminowego (powyżej pięciu lat). Wzięto także pod uwagę specyfikę aktywów Grupy – z racji przyjętego modelu operacyjnego są one w dużej mierze trwałe.

W analizie zastosowano m.in. następujące źródła:

- scenariusz Net Zero Emissions do 2050 roku opracowany przez Międzynarodową Agencję Energetyczną,
- wytyczne TCFD dotyczące analizy scenariuszowej dla podmiotów niefinansowych,
- raport IPCC Climate Change 2021 – The Physical Science Basis.

Zagrożenia związane ze zmianami klimatu – zarówno ostre, jak i długotrwale oddziałujące – zostały określone na podstawie wysokoemisyjnego scenariusza IPCC SSP5-8.5. Scenariusz ten należy do pięciu społeczno-gospodarczych ścieżek rozwoju opisanych przez IPCC i zakłada dynamiczny wzrost gospodarczy oparty na intensywnym wykorzystaniu paliw kopalnych, przy niskim poziomie dekarbonizacji. W rezultacie prognozowane jest globalne ocieplenie sięgające 4°C do końca XXI wieku. Zakłada się również narastające nierówności społeczne i ekonomiczne oraz brak skutecznych mechanizmów zarządzania ryzykiem klimatycznym w skali globalnej.

Wśród ryzyk fizycznych wyróżniono:

- ryzyka ostre, czyli nagłe zdarzenia, takie jak powodzie, cyklony czy lawiny,
- ryzyka przewlekłe, obejmujące długofalowe zjawiska, np. zmiany temperatur, zakłócenia w cyrkulacji powietrza czy degradację gleby.

Uwzględniając konkretne lokalizacje działalności Grupy, dokonano analizy skutków potencjalnych zjawisk wynikających z różnych scenariuszy rozwoju sytuacji klimatycznej.

Scenariusz Net Zero do 2050 roku, bez zakładania redukcji emisji poza sektorem energetycznym, przedstawia możliwą ścieżkę prowadzącą do osiągnięcia zerowej emisji netto CO₂ w tym sektorze, wspierając realizację celów Porozumienia Paryskiego. Możliwości dostosowania się do nich modelu działalności analizowano w ramach oceny odporności strategii Grupy na scenariusz niskoemisyjny.

W tym kontekście identyfikowano ryzyka związane z transformacją, takie jak:

- zmiana oczekiwań rynkowych ze strony klientów (ryzyka rynkowe),
- regulacyjne wymogi dotyczące produktów i usług (ryzyka prawne),

- pojawienie się nowych technologii lub zastępowanie dotychczasowych rozwiązań (ryzyka technologiczne),
- ryzyko reputacyjne wynikające z postrzegania sektora przez opinię publiczną.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że gwałtowne zjawiska atmosferyczne – takie jak intensywne burze, ulewne opady, pożary czy lawiny – mogą prowadzić do uszkodzeń infrastruktury kluczowej dla łańcucha wartości (np. torowisk, sieci trakcyjnych, taboru kolejowego), utrudniając realizację podstawowej działalności transportowej.

W kontekście adaptacji do zmiany klimatu, wynikającej ze scenariusza zeroemisyjnego, dostrzeżono zagrożenia związane z koniecznością dostosowania usług do realiów gospodarki niskoemisyjnej – w szczególności w kontekście zmniejszającego się udziału węgla, który stanowi obecnie główny przedmiot przewozów Grupy. Jednocześnie wskazano również potencjalne szanse, przykładowo związane z objęciem transportu drogowego systemem EU ETS, co może wpłynąć na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego.

Szczegółowy wykaz istotnych ryzyk, wraz z przypisaniem odpowiednich horyzontów czasowych, znajduje się w części SBM-3 Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym.





E2 IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem

W ramach procesu analizy podwójnej istotności, w celu określenia swoich wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem, GK PKP CARGO przeprowadziła, zgodnie z wymaganiami standardów ESRS, przegląd własnych lokalizacji, procesów oraz zasobów i aktywów. Obejmował on analizę m.in.

- wykonywanych procesów w tym obszarze z uwzględnieniem lokalizacji,
- dokumentacji w zakresie pozwoleń na wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska,
- cyklicznych badań odprowadzanych ścieków do wód i gleb,
- zużycia paliw i materiałów w organizacji,
- dodatkowych informacji przekazanych przez specjalistów ds. ochrony środowiska zatrudnionych w poszczególnych spółkach.

Jedynie konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach procesu należytej staranności opisanego w części

IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans. Wtedy też Grupa zidentyfikowała cztery istotne rzeczywiste negatywne wpływy związane z zanieczyszczeniami oraz jeden istotny potencjalnie negatywny wpływ na zanieczyszczenia środowiska, opisane w części SBM-3 Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym. Organizacja zidentyfikowała również lokalizacje, w których zanieczyszczenie jest istotną kwestią oraz rodzaje działalności mające związek z tego typu wpływami środowiskowymi:

- zanieczyszczenia powietrza powstałe głównie ze spalania paliw w ruchu lokomotyw, maszyn i procesów naprawczych,
- zanieczyszczenia gleby i wód wskutek emisji, w tym wód opadowych i ścieków oczyszczonych, do rzek i rowów melioracyjnych,
- stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych w procesach remontów infrastruktury torowej oraz w procesach utrzymania taboru.

E3 IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi

Identyfikując swoje wpływy, GK PKP CARGO przeprowadziła przegląd własnych lokalizacji i działalności zgodnie ze standardami ESRS. Przeanalizowane zostały również zasoby, aktywa i działalność organizacji w celu zidentyfikowania rzeczywistych i potencjalnych źródeł poboru oraz zużycia wody. Wykorzystano referencyjne narzędzie Aqueduct. Grupa nie pobiera wody do celów produkcyjnych, a wyłącznie na cele bieżącego utrzymania taboru i infrastruktury oraz potrzeby socjalne. Za zużycie wody uznano wodę pobieraną do wodowania parowozów. Grupa nie jest zależna, ani nie korzysta w sposób szczególny z konkretnego ujęcia; do poboru dochodzi względnie równomiernie, na terenie całego kraju. Część pobranej wody, obecnie w ilości niemożliwej do ustalenia, pochodziła z rejonów o wysokim stresie wodnym.

Jedynie konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach procesu należytej staranności opisanego w części IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans.

E4 IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami

Proces identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami jest w niniejszym oświadczeniu opisany w części IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans. Grupa przeanalizowała katalog usług ekosystemowych CICES i nie rozpoznała konkretnej usługi, która byłaby zakłócana.

Ryzyka i szanse związane z transformacją i zmianami fizycznymi powiązane z bioróżnorodnością i ekosystemami zidentyfikowano poprzez analizę wpływu na utratę różnorodności biologicznej modelu biznesowego i kluczowych aktywności Grupy. Organizacja uwzględniła lokalizacje i obszar prowadzenia działalności biznesowej, a także miejsce w łańcuchu wartości. Ustalono prawdopodobieństwo zaistnienia zjawiska i wyceniono skalę finansową. Jednocześnie Grupa nie uwzględniała ryzyk systemowych, gdyż w niewielkim stopniu zależy ona bezpośrednio od zasobów naturalnych.

Grupa nie przeprowadziła w procesie identyfikacji wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością konsultacji z dotkniętymi społecznościami w sprawie oceny zrównoważonego rozwoju wspólnych zasobów biologicznych i ekosystemów. Społeczności nie były też zaangażowane w ocenę istotności.

W trakcie analizy model biznesowy Grupy nie został zweryfikowany przy użyciu scenariuszy bioróżnorodności i ekosystemów.

GK PKP CARGO prowadzi swoją działalność na obszarach wrażliwych na różnorodność biologiczną oraz w ich pobliżu. Dodatkowo ruch kolejowy organizowany przez spółki Grupy w całym kraju wiąże się z możliwością zakłócenia życia wielu gatunków zwierząt, jednak organizacja nie jest w posiadaniu informacji, aby w jakiegokolwiek lokalizacji doszło w wyniku jej działalności do nadmiernego pogorszenia stanu ekosystemów.

Grupa nie stwierdziła konieczności wdrożenia środków łagodzących dla ochrony bioróżnorodności.

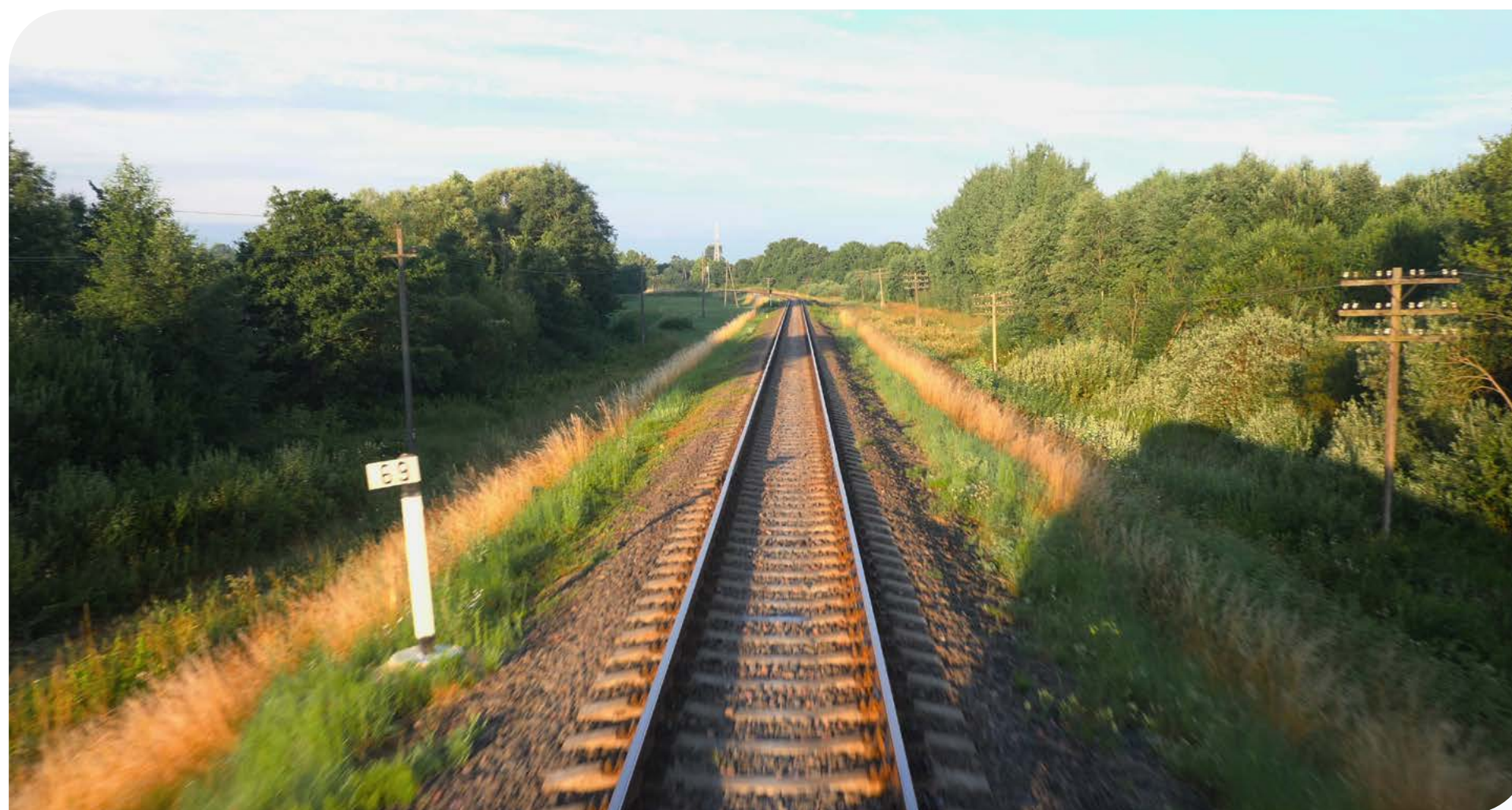
E5 IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarki o obiegu zamkniętym

Grupa przeanalizowała własne zasoby, aktywa i działalność w celu zidentyfikowania głównych zasobów wprowadzanych do jej infrastruktury. Określono kluczowe procesy i obszary działalności, w których powstają odpady, a także scharakteryzowano główne materiały tworzące strumień odpadów. W analizie skorzystano z referencyjnych baz odniesienia, takich jak

EncoreNature, baz statystycznych publikowanych przez GUS czy wydań branżowych. Założono, że aktywność Grupy jest liniowa względem danych odniesienia.

Jedyne konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach procesu należytej staranności opisanego w części IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans.



G1 IRO-1

Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans

Identyfikując istotne wpływy, ryzyka i szanse, GK PKP CARGO uwzględniła czynniki kontekstowe, w tym sektor oraz specyfikę i lokalizację prowadzonej działalności. Analizując jej lokalizację, wzięto pod uwagę środowisko prawne oraz gospodarcze – w szczególności w kontekście zgodności z regulacjami ESG w różnych jurysdykcjach oraz potencjalnej ekspozycji na ryzyka w obszarze ładu zarządczego w spółkach zagranicznych.

Charakter i skala działalności Grupy Kapitałowej oraz specyfika branży transportu kolejowego wymagała analizy następujących kluczowych obszarów:

- procedur i zakresu wdrożenia przepisów dotyczących ochrony sygnalistów, w tym działań podjętych w celu zapoznania pracowników z procedurą,
- regulacji i procedur Grupy Kapitałowej, m.in. w obszarach standardów etycznych, przeciwdziałania korupcji oraz zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć (w ramach badania ankietowego, będącego częścią analizy podwójnej istotności, zapytano kluczowych interesariuszy zewnętrznych oraz pracowników o znajomość wewnętrznych regulacji i procedur – wiedza na temat tych regulacji jest warunkiem do zapewnienia ich skuteczności),

- zarządzania relacjami z dostawcami, w szczególności praktyk płatniczych – z uwagi na postępowanie sanacyjne jednostki dominującej i rozproszoną działalność Grupy, terminowość spłaty zobowiązań ma potencjalny duży wpływ na sytuację podmiotów w łańcuchu wartości organizacji.

Zweryfikowano historię kar nałożonych przez organy nadzoru, w tym wystąpienia incydentów o charakterze korupcyjnym – GK PKP CARGO nie odnotowała tego typu przypadków.



IRO-2

Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju istotnych wpływów, ryzyk i szans

Proces identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans, które wymagają ujawnienia w niniejszym oświadczeniu, opierał się na analizie podwójnej istotności. W ramach tej analizy poszczególne wpływy, ryzyka i szanse zostały przypisane do określonych dwudziestu sześciu jednostek tematycznych wskazanych w standardach ESRS, a następnie ocenione pod kątem istotności z wykorzystaniem ustalonych progów.

Wykaz spełnionych wymogów potwierdza zgodność niniejszego oświadczenia ze standardami sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
BP-1	Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju	6
BP-2	Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności	9
GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	11
GOV-2	Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem	14
GOV-3	Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	14
GOV-4	Oświadczenie dotyczące należytej staranności	14
GOV-5	Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju	15
SBM-1	Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości	16
SBM-2	Interesy i opinie interesariuszy	20
SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i modelem biznesowym	23

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, istotnych ryzyk i istotnych szans	38
IRO-2	Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju	47
E1 GOV-3	Uwzględnienie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	14
E1-1	Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu	80
E1 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	36
E1 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans	40
E1-2	Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	80
E1-3	Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej	81
E1-4	Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	81
E1-5	Zużycie energii i koszyk energetyczny	81
E1-6	Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych	83
E1-7	Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla	91
E1-8	Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla	91
E1-9	Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem	Odstępstwo phase-in
E2 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	92
E2-1	Polityki związane z zanieczyszczeniem	92
E2-2	Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem	94
E2-3	Cele związane z zanieczyszczeniem	96
E2-4	Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby	100
E2-5	Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy	103
E2-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	Odstępstwo phase-in

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
E3 IRO-1	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	104
E3-1	Polityki związane z wodą i zasobami morskimi	104
E3-2	Działania i zasoby związane z wodą i zasobami morskimi	105
E3-3	Cele związane z wodą i zasobami morskimi	105
E3-4	Zużycie wody	106
E3-5	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi	Odstępstwo phase-in
E4 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	37
E4 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami	108
E4-1	Plan przejścia w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów oraz uwzględnianie bioróżnorodności i ekosystemów w strategii i modelu biznesowym	107
E4-2	Polityki związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	108
E4-3	Działania i zasoby związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	108
E4-4	Cele związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	109
E4-5	Mierniki wpływu związane ze zmianą w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów	109
E4-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami	Odstępstwo phase-in
E5 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarki o obiegu zamkniętym	45
E5-1	Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	110
E5-2	Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	111
E5-3	Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	111
E5-4	Zasoby wprowadzane	Nieistotne
E5-5	Zasoby odprowadzane	112

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
E5-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Odstępstwo phase-in
S1 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	23
S1 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	116
S1-1	Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi	117
S1-2	Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów	120
S1-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze	122
S1-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na własne zasoby pracownicze oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z własnymi zasobami pracowniczymi oraz skuteczność tych działań	124
S1-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	128
S1-6	Charakterystyka pracowników jednostki	129
S1-7	Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki	Odstępstwo phase-in
S1-8	Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego	132
S1-9	Mierniki różnorodności	133
S1-10	Adekwatna płaca	134
S1-11	Ochrona socjalna	Nieistotne
S1-12	Osoby z niepełnosprawnościami	Nieistotne
S1-13	Mierniki dotyczące szkoleń i rozwoju umiejętności	Odstępstwo phase-in
S1-14	Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy	134
S1-15	Mierniki równowagi między życiem zawodowym a prywatnym	Nieistotne
S1-16	Mierniki wynagrodzeń (luka płacowa i całkowite wynagrodzenie)	Nieistotne
S1-17	Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw człowieka	135
S2 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	23
S2 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	136

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Numer strony w sprawozdaniu
S2-1	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	137
S2-2	Procesy współpracy z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości w zakresie wpływów	138
S2-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości	138
S2-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości oraz skuteczność tych działań	139
S2-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	139
S3 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	23
S3 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	140
S3-1	Polityki związane z dotkniętymi społecznościami	141
S3-2	Procesy współpracy w zakresie wpływów z dotkniętymi społecznościami	141
S3-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez dotknięte strony	141
S3-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na dotknięte społeczności oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z tymi społecznościami oraz skuteczność tych działań	142
S3-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	143
G1 GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	11
G1 IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans	46
G1-1	Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna	146
G1-2	Zarządzanie relacjami z dostawcami	149
G1-3	Zapobieganie korupcji i przekupstwu oraz ich wykrywanie	Nieistotne
G1-4	Incydenty korupcji lub przekupstwa	Nieistotne
G1-5	Wpływ polityczny i działalność lobbingsowa	150
G1-6	Praktyki płatnicze	151

Wykaz punktów danych zawartych w standardach przekrojowych i standardach tematycznych, które wynikają z innych przepisów UE

Nr ujawnienia (ESRS, DR)	Punkty danych	Nazwa punktu danych	Odniesienie do SFDR	Odniesienie do trzeciego filaru	Odniesienie do rozporządzenia o wskaźnikach referencyjnych	Odniesienie do Europejskiego prawa o klimacie	Strona w sprawozdaniu
ESRS 2 GOV-1	21 d	Zróżnicowanie członków zarządu ze względu na płeć	x	x			11
ESRS 2 GOV-1	21 e	Odsetek członków organów, którzy są niezależni		x			11
ESRS 2 GOV-4	30	Oświadczenie w sprawie należytej staranności	x				14
ESRS 2 SBM-1	40 d (i)	Udział w działaniach związanych z działaniami dotyczącymi paliw kopalnych	x	x	x		16
ESRS 2 SBM-1	40 d (ii)	Udział w działaniach związanych z produkcją chemikaliów	x		x		Nie dotyczy
ESRS 2 SBM-1	40 d (iii)	Udział w działalności związanej z kontrowersyjną bronią	x		x		Nie dotyczy
ESRS 2 SBM-1	40 d (iv)	Udział w działaniach związanych z uprawą i produkcją tytoniu			x		Nie dotyczy
ESRS E1-1	14	Plan przejścia służący osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r.				x	80
ESRS E1-1	16 g	Jednostki wykluczone z zakresu obowiązywania wskaźników referencyjnych dostosowanych do porozumienia paryskiego		x	x		Nie dotyczy
ESRS E1-4	34	Cele redukcji emisji gazów cieplarnianych	x	x	x		81
ESRS E1-5	38	Zużycie energii z kopalnych źródeł zdezagregowane w podziale na źródła (dotyczy wyłącznie sektorów o znacznym oddziaływaniu na klimat)	x				Nie dotyczy
ESRS E1-5	37	Zużycie energii i koszyk energetyczny	x				81

ESRS E1-5	40–43	Energochłonność powiązana z działaniami podejmowanymi w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat	x				Nie dotyczy
ESRS E1-6	44	Emisje gazów cieplarnianych zakresu 1, 2, 3 brutto i całkowite emisje gazów cieplarnianych	x	x	x		83
ESRS E1-6	53–55	Intensywność emisji gazów cieplarnianych brutto	x	x	x		84
ESRS E1-7	56	Usuwanie gazów cieplarnianych i jednostki emisji dwutlenku węgla				x	91
ESRS E1-9	66	Ekspozycja portfela odniesienia na ryzyka fizyczne związane z klimatem			x		Odstępstwo phase-in
ESRS E1-9	66 a	Dezagregacja kwot pieniężnych według nagłego i długotrwałego ryzyka fizycznego		x			Odstępstwo phase-in
ESRS E1-9	66 c	Lokalizacja znaczących składników aktywów obarczonych istotnym ryzykiem fizycznym		x			Odstępstwo phase-in
ESRS E1-9	67 c	Podział wartości księgowej nieruchomości według klas efektywności energetycznej		x			Odstępstwo phase-in
ESRS E1-9	69	Stopień ekspozycji portfela na szanse związane z klimatem			x		Odstępstwo phase-in
ESRS E2-4	28	Ilość każdego czynnika zanieczyszczającego wymienionego w załączniku II do rozporządzenia w sprawie E-PRTR emitowanego do powietrza, wody i gleby	x				100
ESRS E3-1	9	Woda i zasoby morskie	x				104
ESRS E3-1	13	Specjalna polityka	x				Nie dotyczy
ESRS E3-1	14	Zrównoważone praktyki w dziedzinie mórz i oceanów	x				Nieistotne
ESRS E3-4	28 c	Całkowita ilość wody poddanej recyklingowi i ponownemu użyciu	x				106

ESRS E3-4	29	Całkowite zużycie wody w m3 na przychód netto z własnych operacji	x		105
ESRS 2 SBM 3-E4	16 a (i)	Obszary wrażliwe pod względem bioróżnorodności	x		37
ESRS 2 SBM 3-E4	16 b	Oddziaływanie na ekosystemy lądowe	x		37
ESRS 2 SBM 3-E4	16 c	Gatunki zagrożone wyginięciem	x		37
ESRS E4-2	24 b	Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie gruntów/rolnictwa	x		108
ESRS E4-2	24 c	Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie oceanów/mórz	x		108
ESRS E4-2	24 d	Polityki na rzecz przeciwdziałania wylesianiu	x		108
ESRS E5-5	37 d	Odpady niepoddawane recyklingowi	x		112
ESRS E5-5	39	Odpady niebezpieczne i odpady promieniotwórcze	x		112
ESRS 2 SBM-3-S1	14 f	Ryzyko wystąpienia przypadków pracy przymusowej	x		117
ESRS 2 SBM-3-S1	14 g	Ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci	x		117
ESRS S1-1	20	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x		117
ESRS S1-1	21	Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy		x	117
ESRS S1-1	22	Procedury i środki na rzecz zapobiegania handlowi ludźmi	x		117
ESRS S1-1	23	Polityka lub system zarządzania służące zapobieganiu wypadkom przy pracy	x		117
ESRS S1-3	32 c	Mechanizmy rozpatrywania skarg	x		122
ESRS S1-14	88 b i c	Liczba zgonów związanych z pracą oraz liczba i wskaźnik wypadków związanych z pracą	x	x	134
ESRS S1-14	88 e	Liczba dni straconych z powodu urazów, wypadków, ofiar śmiertelnych lub chorób	x		Odstępstwo phase-in
ESRS S1-16	97 a	Nieskorygowana luka płacowa między kobietami a mężczyznami	x	x	Nieistotne
ESRS S1-16	97 b	Nadmierny poziom wynagrodzenia dyrektora generalnego	x		Nieistotne
ESRS S1-17	103 a	Przypadki dyskryminacji	x		135
ESRS S1-17	104 a	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczą cych biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x	x	Nieistotne
ESRS 2 SBM-3-S2	11 b	Znaczące ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci lub pracy przymusowej w łańcuchu wartości	x		136
ESRS S2-1	17	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x		137
ESRS S2-1	18	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	x		137

ESRS S2-1	19	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x	x	137
ESRS S2-1	19	Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 1–8		x	137
ESRS S2-4	36	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka związane z łańcuchem wartości na wyższym i niższym szczeblu	x		139
ESRS S3-1	16	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x		Nieistotne
ESRS S3-1	17	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, zasad MOP lub wytycznych OECD	x	x	141
ESRS S3-4	36	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka	x		Nieistotne
ESRS S4-1	16	Polityka odnosząca się do konsumentów i użytkowników końcowych	x		Nie dotyczy
ESRS S4-1	17	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x	x	Nie dotyczy
ESRS S4-4	35	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka	x		Nie dotyczy
ESRS G1-1	10 b	Konwencja Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji	x		146
ESRS G1-1	10 d	Ochrona sygnalistów	x		146
ESRS G1-4	24 a	Grzywny za naruszenie przepisów antykorupcyjnych i przepisów w sprawie zwalczania przekupstw	x	x	Nieistotne
ESRS G1-4	24 b	Normy w zakresie przeciwdziałania korupcji i przekupstwu	x		Nieistotne



> Informacje o środowisku

Taksonomia UE	60
Proces raportowania Taksonomii UE	63
ESRS E1 Zmiana klimatu.....	80
ESRS E2 Zanieczyszczenia.....	92
ESRS E3 Woda i zasoby morskie	104
ESRS E4 Bioróżnorodność i ekosystemy	107
ESRS E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym	110

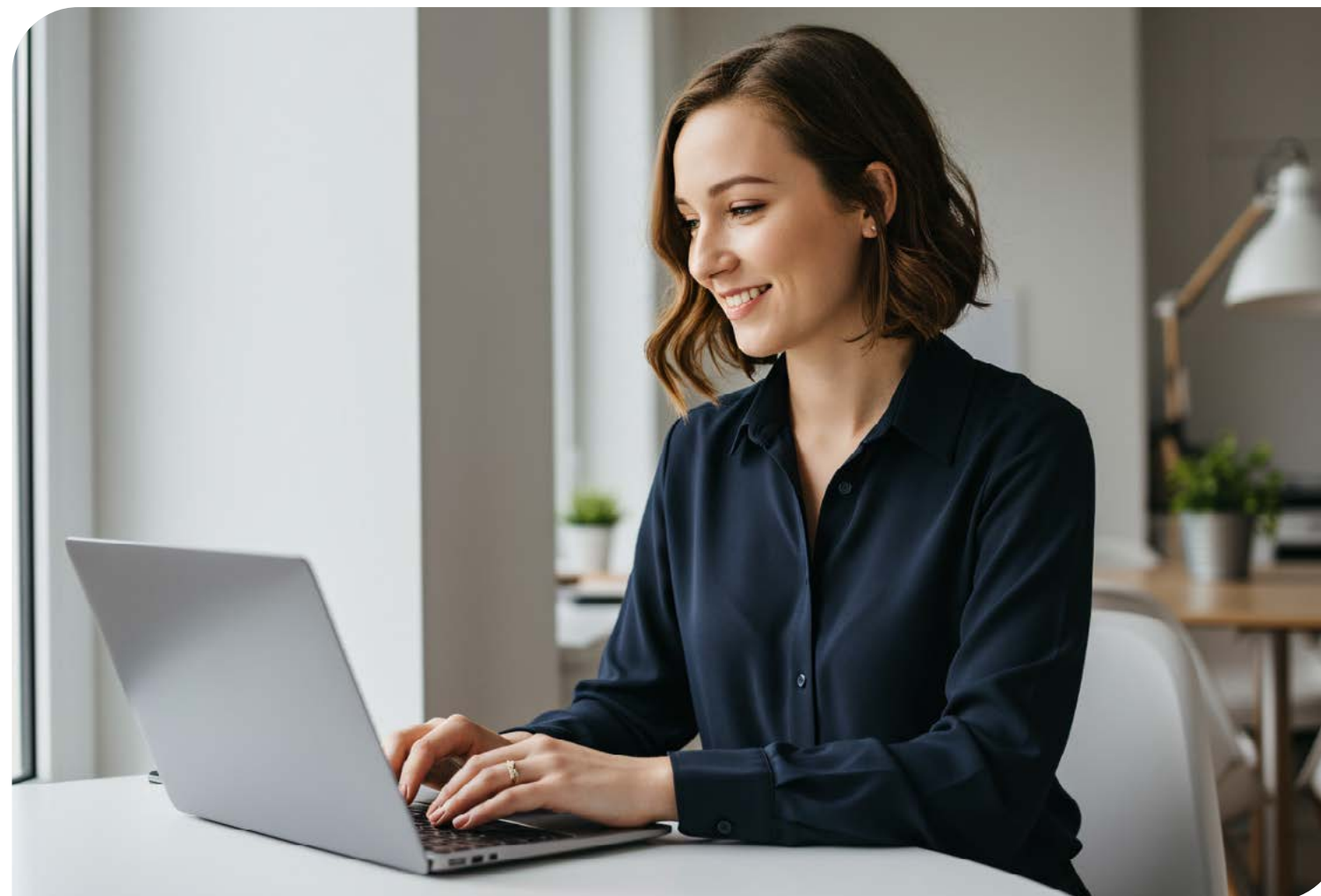
Taksonomia UE

Ujawnianie informacji zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2020/852 (rozporządzenie w sprawie systematyki)

Zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie Taksonomii UE (tj. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, Dz.U. L 198 z 22.6.2020, str. 13—43) Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: „Grupa PKP CARGO”) jest zobowiązana do ujawnienia w raporcie rocznym następujących informacji:

- udziału procentowego obrotu pochodzącego z produktów lub usług powiązanych z działalnością kwalifikowaną jako środowiskowo zrównoważona,
- udziału procentowego nakładów inwestycyjnych (CapEx) przypisanych do aktywów lub procesów związanych z działalnością zrównoważoną środowiskowo,

- udziału procentowego wydatków operacyjnych (OpEx) związanych z aktywami lub procesami stanowiącymi element działalności zrównoważonej środowiskowo.



W celu zakwalifikowania danej działalności jako środowiskowo zrównoważonej, konieczne jest dokonanie oceny jej zgodności z wymaganiami określonymi w Taksonomii UE. Zgodnie z tymi regulacjami, działalność może zostać uznana za zgodną z Taksonomią, jeżeli:

- wnosi istotny wkład w realizację co najmniej jednego z sześciu celów środowiskowych określonych w Taksonomii UE,
- nie wyrządza poważnych szkód dla żadnego z pozostałych celów środowiskowych Taksonomii UE,
- jest prowadzona zgodnie z minimalnymi gwarancjami (ocena dokonywana na poziomie całej grupy),

- spełnia techniczne kryteria kwalifikacji, określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2023/2486 z dnia 27 czerwca 2023 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w zrównoważone wykorzystywanie i ochronę zasobów wodnych i morskich, w przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym, w zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrolę lub w ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem któregoś z innych celów środowiskowych, Dz.U. L, 2023/2486, 21.11.2023, i rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych, Dz.U. L 442 z 9.12.2021, str. 1—349. Zbiórco dokumenty te określane są jako techniczne kryteria kwalifikacji (TKK).

Taksonomia UE wyróżnia sześć głównych celów środowiskowych, które stanowią podstawę oceny działalności gospodarczej pod kątem jej zrównoważonego charakteru. Są to:

-  **łagodzenie zmian klimatu,**
-  **adaptacja do zmian klimatu,**
-  **zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,**
-  **przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym,**
-  **zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrola,**
-  **ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.**

W ramach raportowania taksonomicznego wdrożono kompleksowy proces raportowania, który został podzielony na cztery kluczowe etapy:

1. ocena zgodności z minimalnymi gwarancjami,
2. ocena kwalifikowalności do systematyki Taksonomii w zakresie prowadzonych działalności,
3. ocena zgodności z technicznymi kryteriami kwalifikacji oraz gromadzenie potwierdzającej dokumentacji,
4. przypisanie danych finansowych w celu określenia obrotu, CapEx'u i OpEx'u kwalifikowalnego i zgodnego z Taksonomią.

Proces raportowania Taksonomii UE

Organizacja procesu raportowania w ramach Grupy PKP CARGO

Za koordynację procesu sprawozdawczości taksonomicznej w Grupie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji odpowiadał Wydział Kontrolingu Finansowego w Biurze Kontrolingu przy współpracy Wydziału Relacji Inwestorskich i Raportowania Niefinansowego. Za realizację zadań w ramach spółek zależnych odpowiadały co do zasady jednostki organizacyjne odpowiedzialne za rachunkowość.

W celu zapewnienia jednolitego podejścia do procesu w ramach wszystkich spółek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO pracę prowadzono w ramach powołanej grupy roboczej, a informacje na potrzeby raportowania zbierane były za pomocą ustandaryzowanych dokumentów. Wydział Kontrolingu Finansowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji czuwał nad jednolitym podejściem w ramach wszystkich spółek zależnych oraz zachowaniem analogicznych zasad określania raportowanych KPI jak przy sprawozdawczości finansowej.

Ocena zgodności z minimalnymi gwarancjami

Aby dana działalność gospodarcza mogła zostać uznana za zgodną z systematyką musi być prowadzona w sposób zgodny z minimalnymi gwarancjami określonymi w art. 18 Taksonomii UE. Oznacza to, że działalność ta powinna:

- być zgodna z wytycznymi OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych,
- być zgodna z wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka,
- oraz uwzględniać zasadę „nie czyni poważnych szkód”, o której mowa w art. 2 pkt 17 rozporządzenia (UE) 2019/2088.

W ramach oceny swojej działalności za 2024 r. Grupa PKP CARGO stwierdziła jej zgodność z minimalnymi gwarancjami.

Ocena kwalifikowalności do systematyki Taksonomii w zakresie prowadzonych działalności

W ramach procesu raportowania dokonano analizy działalności Grupy PKP CARGO pod kątem kwalifikowalności do systematyki Taksonomii UE. Identyfikacja działalności kwalifikujących się do systematyki została przeprowadzona w oparciu o opisy zawarte w załącznikach do rozporządzeń delegowanych określających techniczne kryteria kwalifikacji.





W Grupie PKP CARGO zostały zidentyfikowane następujące działalności w ramach pierwszego celu środowiskowego – Łagodzenie zmian klimatu (CCM):

- **CCM 3.3** - Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu,
- **CCM 6.2** - Transport kolejowy towarów,
- **CCM 6.5** - Transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi,
- **CCM 6.6** - Usługi transportu drogowego towarów,
- **CCM 6.14** - Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego.

Nie zidentyfikowano działalności kwalifikowalnych w zakresie pozostałych celów środowiskowych.

Ocena zgodności działalności z technicznymi kryteriami kwalifikacji oraz gromadzenie potwierdzającej dokumentacji

Grupa PKP CARGO, oceniając zgodność swojej działalności z kryteriami Taksonomii UE, przeprowadziła analizę kryteriów istotnego wkładu oraz niewyrządzania poważnych szkód na podstawie TKK. W wyniku przeprowadzonej weryfikacji tych kryteriów stwierdziliśmy, że następujące obszary działalności Grupy PKP CARGO są zgodne z wymaganiami Taksonomii UE:

- **CCM 3.3** - Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu,
- **CCM 6.2** - Transport kolejowy towarów.

Przypisanie danych finansowych w celu określenia obrotu, CapEx-u i OpEx-u kwalifikowalnego i zgodnego z Taksonomią

W ramach tego etapu dokonano przypisania wartości obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx) oraz wydatków operacyjnych (OpEx) do poszczególnych działalności zidentyfikowanych w toku wcześniejszej analizy. Wartości Obrotu i CapEx określono w sposób analogiczny do zasad stosowanych w sprawozdawczości finansowej Grupy PKP CARGO. W przypadku OpEx przyjęto definicję kosztów operacyjnych wynikającą z przepisów Taksonomii UE.

W oparciu o dane zgromadzone w trakcie analizy kwalifikowalności i zgodności działalności z Taksonomią UE, Grupa PKP CARGO opracowała wymagane tabele oraz przygotowała opisy zgodnie z obowiązującymi wymogami regulacyjnymi.

Zasady rachunkowości

Podstawą do kalkulacji wskaźników obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx) oraz wydatków operacyjnych (OpEx) były definicje zawarte w Załączniku I do Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2021/2178.

Poszczególne rodzaje prowadzonej działalności zostały przypisane tylko do jednej działalności kwalifikującej się do systematyki Taksonomii. Żadna część obrotu, CapEx i OpEx nie została policzona podwójnie. Gdy dana działalność, z której generowane były przychody (obrót) uznana została za kwalifikującą się do systematyki, wówczas również CapEx i OpEx związany z tą działalnością został w całości do niej przypisany i nie był już kwalifikowany do innych działalności. Pozostałe wartości CapEx i OpEx (niezwiązane z działalnością kwalifikującą się, generującą obrót) były poddawane ocenie pod kątem możliwej ich klasyfikacji do pozostałych kategorii działalności kwalifikujących się. Poszczególne wydatki CapEx i OpEx były przypisywane tylko do jednej działalności. W sytuacjach, gdy możliwe było przypisanie ich do więcej niż jednej działalności, wybrano jedną, najbardziej im odpowiadającą.

Obliczenie udziału Obrotu kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad:

- dla wskaźnika obrotu podstawę kalkulacji (mianownik wskaźnika) stanowiły skonsolidowane przychody z tytułu umów z klientami,
- do licznika natomiast zaliczono skonsolidowane przychody z tego tytułu kwalifikujące się do systematyki.

Do wyliczenia wskaźnika obrotu bazę stanowiły skonsolidowane przychody z tytułu umów z klientami ujęte w „Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2024 roku według MSSF UE”.

Obliczenie wskaźnika wydatków CapEx kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad:

- podstawę kalkulacji (mianownik wskaźnika) stanowiły skonsolidowane nakłady inwestycyjne Grupy PKP CARGO, które obejmowały: rzeczowe aktywa trwałe, aktywów niematerialnych oraz prawa do użytkowania aktywów,
- do licznika przypisano wydatki inwestycyjne z działalności kwalifikującej się do systematyki.

Do wyliczenia wskaźników wydatków CapEx przyjęto skonsolidowane nakłady inwestycyjne ujęte w punkcie 3.5. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO „Sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A w restrukturyzacji za rok 2024”.

Obliczenie wskaźnika wydatków OpEx kwalifikującego się do systematyki nastąpiło przy zastosowaniu następujących zasad.

- mianownik stanowiły kategorie kosztów wskazanych w definicji taksonomicznej OpEx'u, w tym wszystkie bezpośrednie koszty służące do bieżącej obsługi aktywów Grupy PKP CARGO oraz ich utrzymywania w sprawności. Zaliczone do nich zostały takie koszty jak: utrzymanie i naprawy wagonów oraz lokomotyw, infrastruktury torowej i terminali kontenerowych, koszty napraw i remontów pozostałych nieruchomości, koszty związane z naprawami oraz remontami maszyn i urządzeń oraz środków transportu samochodowego, koszty sprzątnia powierzchni, ochrony budynków, koszty utrzymania infrastruktury IT, koszty legalizacji urządzeń, najem krótkoterminowy środków trwałych.
- do licznika przypisano tę część OpEx, która dotyczy rodzajów działalności kwalifikujących się do systematyki.

Pozostałe informacje

Nie stwierdzono działalności gospodarczej, która spełniałaby jednocześnie techniczne kryteria kwalifikacji w odniesieniu do dwóch lub więcej celów środowiskowych.

Grupa nie prowadzi, nie finansuje ani nie posiada ekspozycji na działalność określoną w sekcjach 4.26 – 4.31 załączników I i II do Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2021/2139, tj. dotyczącą wytwarzania energii w ramach procesów jądrowych i produkcji energii z gazowych paliw kopalnych).

Informacje o prowadzeniu działalności związanej z energią jądrową i gazem ziemnym

Wiersz	Działalność związana z energią jądrową	
1.	Przedsiębiorstwo prowadzi badania, rozwój, demonstrację i rozmieszczenie innowacyjnych instalacji wytwarzania energii elektrycznej wytwarzających energię w ramach procesów jądrowych przy minimalnej ilości odpadów z cyklu paliwowego, finansuje tę działalność lub jest ma na nią ekspozycję.	NIE
2.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę i bezpieczną eksploatację nowych obiektów jądrowych w celu wytwarzania energii elektrycznej lub ciepła technologicznego, w tym na potrzeby systemu ciepłowniczego lub procesów przemysłowych, takich jak produkcja wodoru, a także ich modernizację pod kątem bezpieczeństwa, z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technologii, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE
3.	Przedsiębiorstwo prowadzi bezpieczną eksploatację istniejących obiektów jądrowych wytwarzających energię elektryczną lub ciepło technologiczne, w tym na potrzeby systemu ciepłowniczego lub procesów przemysłowych, takich jak produkcja wodoru z energii jądrowej, a także ich modernizację pod kątem bezpieczeństwa, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE
Działalność związana z gazem ziemnym		
4.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę lub eksploatację instalacji do wytwarzania energii elektrycznej z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE
5.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę, modernizację i eksploatację instalacji do skojarzonego wytwarzania energii cieplnej/chłodniczej i energii elektrycznej z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE
6.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę, modernizację i eksploatację instalacji do wytwarzania ciepła wytwarzających energię cieplną/chłodniczą z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	NIE

Wyniki

Obrót

W ramach analizy zgodności z Taksonomią przeanalizowano obroty Grupy PKP CARGO w 2024 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i zgodnej z Taksonomią UE w kontekście obrotu zaliczono:

- 6.2 transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano przychody przewozowe towarów z wyłączeniem paliw kopalnych realizowane przez lokomotywy i wagony o zerowej emisji bezpośredniej, CO₂ w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą, oraz przez lokomotywy wykorzystujące konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe);

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście obrotu zaliczono:

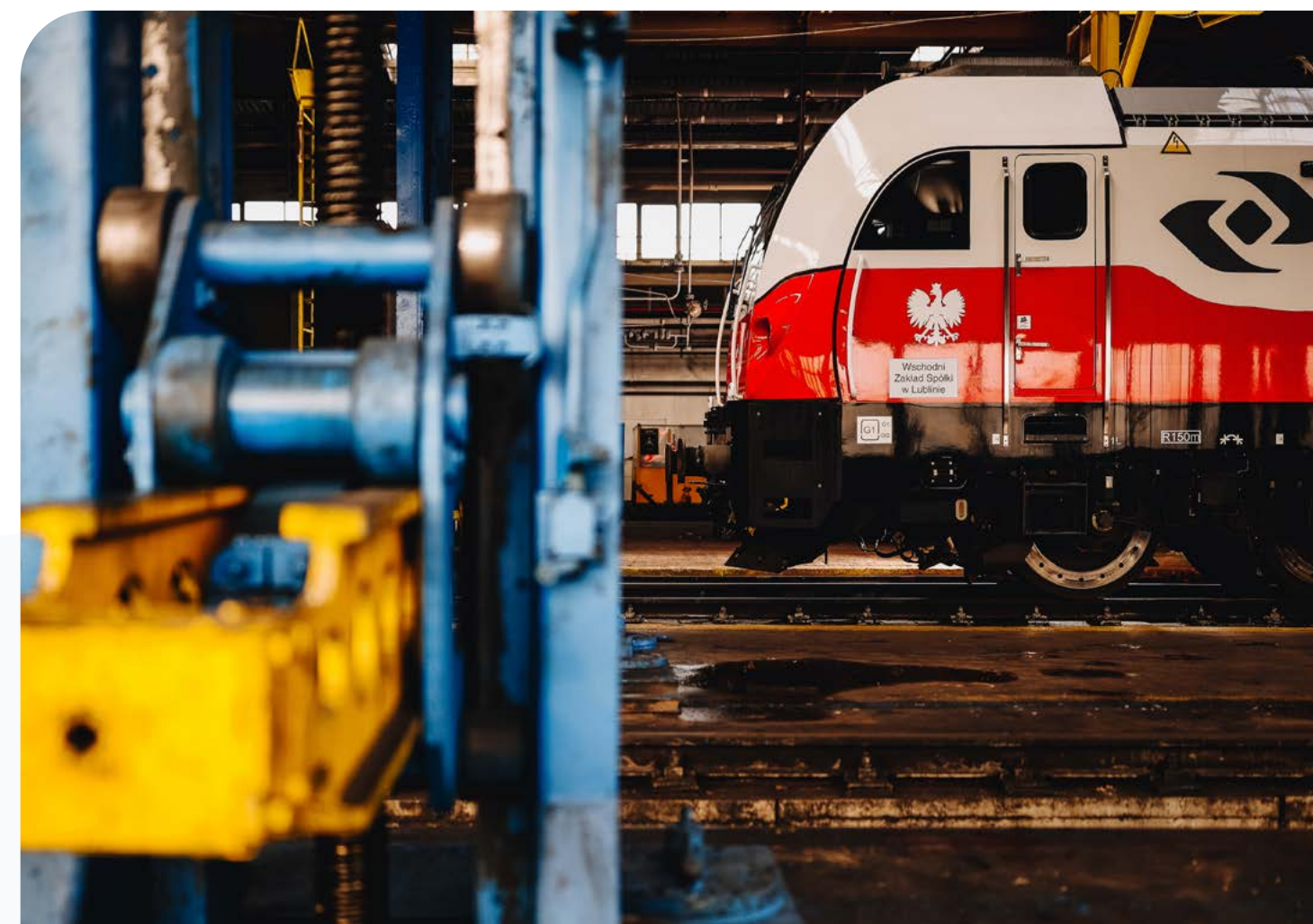
- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano całość przychodów z napraw oraz konserwacji lokomotyw i wagonów towarowych jako niezrównoważone środowiskowo;

- 6.2 transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano przychody przewozowe towarów realizowane przez lokomotywy wykorzystujące konwencjonalne silniki spalinowe oraz przychody uzyskane z przewozu paliw kopalnych;
- 6.6 usługi transportu drogowego towarów – tj. zakup, finansowanie, leasing, wynajem i eksploatacja pojazdów na potrzeby usług transportu drogowego towarów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo;
- 6.14 infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano całość przychodów z utrzymania i eksploatacji infrastruktury przytorowej oraz z udostępniania infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) do przeładunku towarów jako niezrównoważone środowiskowo.

Całość obrotu zgodnego z systematyką stanowiły przychody z umów z klientami. Wartość obrotu zgodnego z systematyką, ale prowadzonego w celu konsumpcji własnej (wyłączenia konsolidacyjne) w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- 6.2 transport kolejowy towarów – 250,6 mln zł.

Wartość wskaźnika obrotu jest na podobnym poziomie jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym. Nieznaczny wzrost wskaźnika wynika ze spadku udziału przewozu paliw kopalnych w przewozach ogółem.



Udział procentowy obrotu z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024

Działalność gospodarcza (1)	Rok 2024		Kryteria dotyczące istotnego wkładu							Kryteria dotyczące zasady DNSH ("nie czyni poważnych szkód")										Kategoria Działal- ność wspoma- gająca (19)	Kategoria Działal- ność na rzecz przejścia (20)
	Kod lub kody (2)	Obrót (3)	Część obrotu, rok 2024 (4)	Łagodzenie zmian klimatu (5)	Adaptacja do zmian klimatu (6)	Zasoby wodne i morskie (7)	Zanieczyszczenie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (10)	Łagodzenie zmian klimatu (11)	Adaptacja do zmian klimatu (12)	Zasoby wodne i morskie (13)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (14)	Zanieczyszczenie (15)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (16)	Minimalne gwarancje (17)	Udział działalności zgodnej z systematyką (A.1.) lub kwalifikującej się do systematyki (A.2.) Obrót, rok 2023 (18)		E	T	
		mln PLN	%	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	%				
A. DZIAŁALNOŚĆ KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																					
A.1. Rodzaje działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodna z systematyką)																					
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	1 641,6	36,8%	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		T		T	T		T	35,7%				
Obrót z tytułu działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodnej z systematyką) (A.1)		1 641,6	36,8%	36,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	35,7%				
W tym wspomagająca		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	0,0%	E			
W tym na rzecz przejścia		0,0	0,0%	0,0%						T	T	T	T	T	T	T	0,0%			T	
A.2 Działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezrównoważona środowiskowo (działalność niezgodna z systematyką)																					
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL												
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	9,6	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%				
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	1 622,4	36,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								38,9%				
Usługi transportu drogowego towarów	CCM 6.6	47,9	1,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,1%				
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	416,8	9,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								8,1%				
Obrót z działalności kwalifikującej się do systematyki, ale niezrównoważonej środowiskowo (działalności niezgodnej z systematyką) (A.2)		2 096,7	47,0%	47,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								48,2%				
A. Obrót z działalności kwalifikującej się do systematyki (A.1+A.2)		3 738,3	83,8%	83,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								83,9%				
B. DZIAŁALNOŚĆ NIE KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																					
Obrót z działalności niekwalifikującej się do systematyki (B)		722,1	16,2%																		
OGÓŁEM (A+B)		4 460,4	100,0%																		

T – Tak, działalność kwalifikująca się do systematyki i zgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego

N – Nie, działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego

EL – działalność kwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

N/EL – działalność niekwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

	Część obrotu / Całkowity obrót	
	Zgodność z systematyką w poziomie na cele	Kwalifikowanie się do systematyki w podziale na cele
CCM – Łagodzenie zmian klimatu	36,8%	83,8%
CCA – Przystosowanie do zmian klimatu	0,0%	0,0%
WTR – Gospodarka wodna i zasoby morskie	0,0%	0,0%
CE – Gospodarka o obiegu zamkniętym	0,0%	0,0%
PPC – Zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola	0,0%	0,0%
BIO – Bioróżnorodność i ekosystemy	0,0%	0,0%

CapEx

W ramach badania zgodności z Taksonomią przeanalizowano nakłady inwestycyjne poniesione w 2024 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i uznanej za zgodną z Taksonomią UE w kontekście nakładów inwestycyjnych zaliczono:

- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano nakłady inwestycyjne w zakresie lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;
- 6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano zakup lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych.

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście nakładów inwestycyjnych zaliczono:

- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano nakłady inwestycyjne w zakresie lokomotyw spalinowych oraz tych wagonów towarowych, które są przeznaczone w przeważającym zakresie do transportu paliw kopalnych,
- 6.5. transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi. Zakwalifikowano zakup pojazdów samochodowych;
- 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo.

Całość poniesionych nakładów inwestycyjnych zgodnych z systematyką stanowiły zwiększenia dotyczące rzeczowych aktywów trwałych. Wartość CapEx zgodnego z systematyką, w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- 3.3 wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – 125,0 mln zł,
- 6.2 transport kolejowy towarów – 50,7 mln zł.

Przedstawione zwiększenia nie były związane z nabyciem wskutek połączeń jednostek.

Wartość wskaźnika CapEx zgodnego z systematyką jest na podobnym poziomie jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym. Nieznaczny wzrost wskaźnika wynika ze wzrostu udziału napraw lokomotyw elektrycznych i wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych w nakładach inwestycyjnych ogółem.



Udział procentowy nakładów inwestycyjnych z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024

	Rok 2024			Kryteria dotyczące istotnego wkładu						Kryteria dotyczące zasady DNSH ("nie czyń poważnych szkód")												
Działalność gospodarcza (1)	Kod lub kody (2)	Nakłady inwestycyjne (3)"	Odsetek nakładów inwestycyjnych, rok 2024 (4)"	Łagodzenie zmian klimatu (5)	Adaptacja do zmian klimatu (6)	Zasoby wodne i morskie (7)	Zanieczyszczenie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (10)	Łagodzenie zmian klimatu (11)	Adaptacja do zmian klimatu (12)	Zasoby wodne i morskie (13)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (14)	Zanieczyszczenie (15)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (16)	Minimalne gwarancje (17)	Udział działalności zgodnej z systematyką (A.1.) lub kwalifikującej się do systematyki (A.2.) Nakłady inwestycyjne, rok 2023 (18)	Kategoria Działalności wspomagająca (19)	Kategoria Działalności na rzecz przejścia (20)			
		mln PLN	%	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	%		E	T		
A. DZIAŁALNOŚĆ KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																						
A.1. Rodzaje działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodna z systematyką)																						
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu"	CCM 3.3	125,0	21,2%	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		T		T	T		T	15,6%					
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	50,7	8,6%	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		T		T	T		T	11,1%					
Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodnej z systematyką) (A.1)		175,7	29,8%	29,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	26,7%					
W tym wspomagająca		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	0,0%	E				
W tym na rzecz przejścia		0,0	0,0%	0,0%						T	T	T	T	T	T	T	0,0%		T			
A.2 Działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezrównoważona środowiskowo (działalność niezgodna z systematyką)																						
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL													
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu"	CCM 3.3	305,0	51,7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											47,1%		
Transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi	CCM 6.5	11,0	1,9%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											0,0%		
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	3,5	0,6%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											0,6%		
Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki, ale niezrównoważonej środowiskowo (działalności niezgodnej z systematyką) (A.2)		319,4	54,1%	54,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%											47,7%		
A. Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki (A.1+A.2)		495,1	83,9%	83,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%											74,4%		
B. DZIAŁALNOŚĆ NIE KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																						
"Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności niekwalifikującej się do systematyki (B)"		95,2	16,1%																			
OGÓŁEM (A+B)		590,4	100,0%																			
Część nakładów inwestycyjnych / Łączne nakłady																						

T – Tak, działalność kwalifikująca się do systematyki i zgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego

N – Nie, działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego

EL – działalność kwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

N/EL – działalność niekwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

Część nakładów inwestycyjnych / Łączne nakłady inwestycyjne

	Zgodność z systematyką w poziomie na cele	Kwalifikowanie się do systematyki w podziale na cele
CCM – Łagodzenie zmian klimatu	29,8%	83,9%
CCA – Przystosowanie do zmian klimatu	0,0%	0,0%
WTR – Gospodarka wodna i zasoby morskie	0,0%	0,0%
CE – Gospodarka o obiegu zamkniętym	0,0%	0,0%
PPC – Zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola	0,0%	0,0%
BIO – Bioróżnorodność i ekosystemy	0,0%	0,0%

OpEx

W ramach badania zgodności z Taksonomią przeanalizowano wydatki operacyjne ponoszone w 2024 roku.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki i zgodnej z Taksonomią UE w kontekście kosztów operacyjnych zaliczono:

- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. W szczególności koszty napraw i konserwacji lokomotyw elektrycznych i wagonów towarowych o zerowej emisji bezpośredniej, CO₂ w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą oraz lokomotyw wykorzystujących konwencjonalne silniki, gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe).

W procesie oceny zgodności potwierdzono, również w zakresie działalności zgodnych przestrzeganie zasady DNSH.

Do działalności kwalifikującej się do systematyki, niezgodnej z Taksonomią UE w kontekście kosztów operacyjnych zaliczono:

- 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano koszty napraw i konserwacji w zakresie lokomotyw spalinowych oraz tych wagonów towarowych, które są przeznaczone głównie do transportu paliw kopalnych;

- 6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano wynajem krótkookresowy lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone głównie do transportu paliw kopalnych;
- 6.5. transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo;
- 6.6. usługi transportu drogowego towarów – tj. zakup, finansowanie, leasing, wynajem i eksploatacja pojazdów na potrzeby usług transportu drogowego towarów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo;
- 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo.

Wartość składników wydatków operacyjnych zgodnych z systematyką, w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- 3.3 wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – 74,8 mln zł – koszty napraw bieżących lokomotyw elektrycznych (65,2 mln zł) oraz wagonów nie przeznaczonych do przewozów paliw kopalnych (9,6 mln zł).

Wartość wskaźnika wydatków operacyjnych zgodnych z systematyką była niższa niż w ubiegłym okresie sprawozdawczym. Główną przyczyną były przede wszystkim niższe koszty napraw bieżących taboru spowodowane spadkiem wolumenów przewozów.

Do pozostałych wydatków związanych z bieżącą obsługą składników rzeczowych aktywów trwałych, ale niezgodnych z systematyką, lub niekwalifikujących się do systematyki zostały zaliczone takie koszty jak: utrzymanie i naprawy lokomotyw spalinowych oraz wagonów przeznaczonych do przewozów paliw kopalnych, utrzymanie i naprawy infrastruktury torowej i terminali przeznaczonych do przeładunku towarów, koszty napraw i remontów pozostałych nieruchomości, koszty związane z naprawami oraz remontami maszyn i urządzeń oraz środków transportu samochodowego, koszty sprzątania powierzchni, ochrony budynków, koszty utrzymania infrastruktury IT, koszty legalizacji urządzeń, niezakwalifikowany jako zgodny z systematyką najem krótkoterminowy środków trwałych.



Udział procentowy wydatków operacyjnych z tytułu produktów lub usług związanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2024

	Rok 2024		Kryteria dotyczące istotnego wkładu							Kryteria dotyczące zasady DNSH ("nie czyń poważnych szkód")														
Działalność gospodarcza (1)	Kod lub kody (2)	Wydatki operacyjne (3)	Odsetek wydatków operacyjnych, rok 2024 (4)	Łagodzenie zmian klimatu (5)	Adaptacja do zmian klimatu (6)	Zasoby wodne i morskie (7)	Zanieczyszczenie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (10)	Łagodzenie zmian klimatu (11)	Adaptacja do zmian klimatu (12)	Zasoby wodne i morskie (13)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (14)	Zanieczyszczenie (15)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (16)	Minimalne gwarancje (17)	Udział działalności zgodnej z systematyką (A.1.) lub kwalifikującej się do systematyki (A.2.) Wydatki operacyjne, rok 2023 (18)	Kategoria Działalności wspomagająca (19)	Kategoria Działalności na rzecz przejścia (20)					
		mln PLN	%	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T; N; N/EL	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N	%		E	T				
A. DZIAŁALNOŚĆ KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																								
A.1. Rodzaje działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodna z systematyką)																								
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	74,8	22,2%	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		T		T	T		T	30,5%							
Wydatki operacyjne z tytułu działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodnej z systematyką) (A.1)		74,8	22,2%	22,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	30,5%							
W tym wspomagająca		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	0,0%	E						
W tym na rzecz przejścia		0,0	0,0%	0,0%						T	T	T	T	T	T	T	0,0%		T					
A.2 Działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezrównoważona środowiskowo (działalność niezgodna z systematyką)																								
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL															
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	143,7	42,6%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											31,7%				
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	8,1	2,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											4,2%				
Transport motocyklami, samochodami osobowymi i lekkimi pojazdami użytkowymi	CCM 6.5	2,8	0,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											0,0%				
Usługi transportu drogowego towarów	CCM 6.6	2,8	0,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											0,4%				
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	17,0	5,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL											22,7%				
Wydatki operacyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki, ale niezrównoważonej środowiskowo (działalności niezgodnej z systematyką) (A.2)		174,5	51,8%	51,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%											59,0%				
A. Wydatki operacyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki (A.1+A.2)		249,3	74,0%	74,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%											89,5%				
B. DZIAŁALNOŚĆ NIE KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																								
Wydatki operacyjne z tytułu działalności niekwalifikującej się do systematyki (B)		87,7	26,0%																					
OGÓŁEM (A+B)		337,0	100,0%																				Część wydatków operacyjnych / Łączne wydatki	

T – Tak, działalność kwalifikująca się do systematyki i zgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego

N – Nie, działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką w przypadku odpowiedniego celu środowiskowego

EL – działalność kwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

N/EL – działalność niekwalifikująca się do systematyki w przypadku odpowiedniego celu

	Część wydatków operacyjnych / Łączne wydatki operacyjne	
	Zgodność z systematyką w poziomie na cele	Kwalifikowanie się do systematyki w podziale na cele
CCM – Łagodzenie zmian klimatu	22,2%	74%
CCA – Przystosowanie do zmian klimatu	0,0%	0,0%
WTR – Gospodarka wodna i zasoby morskie	0,0%	0,0%
CE – Gospodarka o obiegu zamkniętym	0,0%	0,0%
PPC – Zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola	0,0%	0,0%
BIO – Bioróżnorodność i ekosystemy	0,0%	0,0%

> ESRS E1 Zmiana klimatu

ESRS 2 SBM 3

Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Opis strategii i modelu biznesowego znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

ESRS 2 IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

E1-1

Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu

W Grupie nie obowiązywał w 2024 roku plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu. Na dzień sporządzania raportu Grupa nie jest w stanie jednoznacznie określić, czy i kiedy przygotuje tego rodzaju plan przejścia. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie w kwestiach dotyczących spraw klimatycznych zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E1-2

Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

W Grupie Kapitałowej PKP CARGO w 2024 roku nie obowiązywały polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, na dzień sporządzania raportu, nie jest w stanie jednoznacznie określić, czy i kiedy przygotuje politykę klimatyczną. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie w kwestiach dotyczących spraw klimatycznych zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E1-3

Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej

Grupa nie podejmowała w 2024 roku działań związanych z adaptacją do zmiany klimatu lub jej łagodzenia. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, na dzień sporządzania raportu, nie jest w stanie jednoznacznie określić, czy i kiedy przygotuje plan działań związanych z adaptacją do zmian klimatu. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie w kwestiach dotyczących spraw klimatycznych zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E1-4

Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

W GK PKP CARGO w 2024 roku nie obowiązywały cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym spółki dominującej, Grupa nie planuje obecnie wyznaczać celów ani ogólnych poziomów ambicji.

E1-5

Zużycie energii i koszty energetyczny

Grupa zmierzyła dotkliwość swoich wpływów na środowisko poprzez kontrole koszyka energetycznego. Poniższa tabela przedstawia całkowite zużycie energii Grupy w 2024 roku, z podziałem na główne źródła jej pochodzenia. Dane wyrażone są w megawatogodzinach (MWh) oraz w procentowym udziale poszczególnych źródeł w całkowitym zużyciu. Największy udział w zużyciu energii mają paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych oraz zużycie zakupionych lub pozyskanych z sieci energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych.

Całkowite zużycie energii Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na jej główne źródła pochodzenia

	Jednostka	Wielkość
1) Zużycie paliwa z węgla i produktów węglowych	MWh	16 913
2) Zużycie paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych	MWh	536 975
3) Zużycie paliwa z gazu ziemnego	MWh	97 666
4) Zużycie paliwa z innych źródeł kopalnych	MWh	161
5) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych	MWh	514 471
6) Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych (obliczone jako suma wierszy 1–5)	MWh	1 166 186
Udział źródeł kopalnych w całkowitym zużyciu energii	%	99,90
7) Zużycie energii ze źródeł jądrowych	MWh	0
Udział zużycia energii ze źródeł jądrowych w całkowitym zużyciu energii	%	0,00
8) Zużycie paliwa w przypadku źródeł odnawialnych, w tym biomasy (obejmujących również odpady przemysłowe i komunalne pochodzenia biologicznego, biogaz, wodór odnawialny itp.)	MWh	275
9) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł odnawialnych	MWh	868
10) Zużycie energii odnawialnej produkowanej samodzielnie bez użycia paliwa	MWh	37
11) Całkowite zużycie energii odnawialnej i niskoemisyjnej (obliczone jako suma wierszy 8–10)	MWh	1 180
Udział źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii	%	0,10
Całkowite zużycie energii (obliczone jako suma wierszy 6, 7 i 11)	MWh	1 167 366

E1-6

Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych

Poniżej przedstawiono wyniki kalkulacji śladu węglowego w podziale na Zakres 1, Zakres 2 i Zakres 3 dla poszczególnych kategorii. Tabela 12. zawiera dane finalne i ostateczne podsumowanie. Pozostałe tabele mają charakter pomocniczy. Szczegółowy opis zastosowanej metodyki znajduje się w dalszej części rozdziału.

Emisje gazów cieplarnianych (GHG) Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku

	Jednostka	Wielkość
Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 1		
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 1	Mg CO2e	126 608
Emisje brutto biogeniczne w zakresie 1	Mg CO2e	6 247
Odsetek emisji gazów cieplarnianych w zakresie 1 z regulowanego systemu handlu emisjami	%	0
Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 2		
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 2 wg metody location-based	Mg CO2e	249 434
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 2 wg metody market-based	Mg CO2e	350 134
Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 3		
Całkowite pośrednie emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 3	Mg CO2e	1 763 997
1 Zakupione towary i usługi	Mg CO2e	200 551
2 Dobra inwestycyjne	Mg CO2e	11 505
3 Działalność związana z paliwem i energią nieujęte w zakresie 1 lub 2	Mg CO2e	184 753
4 Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu	Mg CO2e	65 280
5 Odpady wytworzone w ramach operacji	Mg CO2e	2 343

	Jednostka	Wielkość
6 Podróże służbowe	Mg CO2e	279
7 Dojazdy pracowników do pracy	Mg CO2e	4 948
8 Aktywa wyższego szczebla będące przedmiotem leasingu	Mg CO2e	5 494
9 Transport na niższym szczeblu	Mg CO2e	1 223 931
11 Wykorzystanie sprzedanych produktów	Mg CO2e	64 374
13 Aktywa niższego szczebla będące przedmiotem leasingu	Mg CO2e	536
Całkowite emisje gazów cieplarnianych		
Całkowite emisje gazów cieplarnianych w zakresach 1+2 (location-based)+3	Mg CO2e	2 140 035
Całkowite emisje gazów cieplarnianych w zakresach 1+2 (market-based) +3	Mg CO2e	2 240 735

W poniższej tabeli zaprezentowano intensywność emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do przychodów netto Grupy Kapitałowej PKP Cargo S.A. (szczegóły w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy, Nota nr 2.1 Przychody z tytułu umów z klientami). Wskaźnik ten obliczono, dzieląc łączne przychody netto przez sumaryczną wielkość emisji gazów cieplarnianych, określoną metodą lokalizacyjną (location-based) oraz rynkową (market-based).

Intensywność emisji gazów cieplarnianych



4 460,4

mIn PLN

Przychody netto

479,79

Mg CO2e/MPLN

Intensywność emisji

(location-based)

502,36

Mg CO2e/MPLN

Intensywność emisji

(market-based)

Opis przyjętej metodyki

Metodyka obliczeń obejmuje emisje Zakres 1, Zakres 2 i Zakres 3. Wszystkie wyliczenia przeprowadzono zgodnie z wytycznymi GHG Protocol, co zapewnia ich zgodność z międzynarodowymi standardami raportowania emisji gazów cieplarnianych.

Do obliczeń uwzględniono trzy zakresy emisji:

- **Zakres 1** – emisje bezpośrednie, związane z aktywami Grupy (zakłady, siedziby, flota, maszyny).
- **Zakres 2** – emisje pośrednie wynikające z zakupu energii elektrycznej, ciepłej, chłodu lub pary technologicznej.
- **Zakres 3** – pozostałe emisje pośrednie, obejmujące m.in. zakup dóbr kapitałowych i usług, emisje związane z paliwami i energią, odpady, transport, dojazdy pracowników, podróże służbowe oraz użytkowanie sprzedanych produktów.

Analiza obejmuje okres obliczeniowy od 1 stycznia 2024 roku do 31 grudnia 2024 roku. Jako rok bazowy dla obliczeń ustalono 2024 rok. Zakres kalkulacji obejmuje całą Grupę Kapitałową.

Metodyka obliczania śladu węglowego w Zakresie 3 na rok 2024 opiera się na zastosowaniu podstawowego równania do wyznaczania emisji c_f , które uwzględnia źródła emisji i ich współczynniki emisyjności.

$$c_f = \sum f_{i,j} a_i g_j$$

gdzie:

- $f_{i,j}$ jest współczynnikiem emisji dla określonej działalności (a_i) i gazu cieplarnianego (g_i)
- a_i to podjęta działalność (taka jak spalanie paliw kopalnych, zużycie surowców)
- g_j oznacza potencjał globalnego ocieplenia danego gazu cieplarnianego

Z uwagi na to, że w przypadku Zakresu 3 zdecydowana większość współczynników jest wyrażona w kilogramach lub tonach ekwiwalentu dwutlenku węgla (kgCO₂e lub tCO₂e), powyższe równanie upraszcza się do postaci:

$$c_f = \sum f_i a_i$$

Do obliczeń emisji CO₂eq zastosowano najnowsze wartości współczynnika ocieplenia globalnego (GWP) opublikowane przez IPCC w oparciu o 100-letni horyzont czasowy. Współczynniki te są wykorzystywane dla emisji Zakresu 1 i Zakresu 2, a także w większości wskaźników stosowanych w Zakresie 3. Wyjątkiem są wskaźniki monetarne, dla których zastosowano wartości z IPCC AR5.

Granice organizacyjne i zakresy emisji

Emisje Grupy zostały obliczone według poniższych założeń. W sprawozdaniu ujęto następujące spółki na podstawie danych rzeczywistych i finansowych:

- PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji,
- PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.,
- PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji,
- PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.,
- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.,
- CARGOTOR sp. z o.o.,
- PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.,
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

Ze względu na brak działalności operacyjnej wykluczono spółki:

- PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. w likwidacji (100%),
- ONECARGO CONNECT sp. z o.o. (100%),
- PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o. (100%),

- CENTRALNY TERMINAL MULTIMODALNY sp. z o.o. (100%),
- MIĘDZYNARODOWA SPEDYCJA MIRTRANS sp. z o.o. (w likwidacji) (43,99%),
- INTERCONTAINER INTERFRIGO SA. (w likwidacji) (0.71%).

Ze względu na brak istotności wykluczono następujące spółki, w których jednostka dominująca miała udziały mniejsze lub równe 20%:

- COSCO SHIPPING Lines (Poland) Sp. z o.o. (20%) – spółka została wykluczona ze względu na charakter działalności (działalność biurowa) – w roku 2023 poniesione koszty na materiały i energię wyniosły 269 tys. zł, oznacza, iż ujęte emisje w Kategorii 15 Zakresu 3 będą poniżej 0,01% emisji całkowitych Grupy.
- EUROTTERMINAL SŁAWKÓW sp. z o.o. (9,32%) – spółka wykluczona ze względu na szacunkową wielkość emisji – wg raportu za rok 2024 spółka wydała 6 121 501,57 zł na materiały oraz energię (w rozważanym przypadku należałoby ująć emisje wynikające z maksymalnie ok. 600 tys. zł poniesionych na energię. Zakładając dla uproszczenia zakup energii elektrycznej związanej z infrastrukturą przeładunkową przy cenie końcowej 1 zł/kWh uzyskano szacunkowe emisje na poziomie 310 tCO₂e, co stanowi poniżej 0,01% emisji całkowitych Grupy.

- BUREAU CENTRAL DE CLEARING S.O.R.I. (1,34%) – jest to spółka biurowa, niegenerująca istotnych emisji, co w połączeniu z marginalnym udziałem pozwala na jej wykluczenie.
- RUDOPORT S.A. (1,11%) – w związku informacjami ze sprawozdania finansowego z 2023 roku ustalono, że nie zatrudniając pracowników jest to spółka techniczna niegenerująca emisji.
- IDEON S.A. (0,15%) – spółka zamieściła swoje ostatnie sprawozdanie za rok 2017 generując wówczas przepływy pieniężne na poziomie 14 mln zł. Przy udziale na poziomie 0,15% stanowi nieistotne źródło emisji poniżej 0,01%.

Grupa uwzględniła wszystkie piętnaście kategorii emisji Zakresu 3, przy czym zgodnie z metodologią ESRS, niektóre kategorie zostały uznane za nieistotne. Są one przeliczane co najmniej raz na 3 lata.

Na podstawie oceny działalności przeanalizowano wszystkie kategorie i wskazano te, które mają zastosowanie w odniesieniu do działalności Grupy:

- Kat. 1: Zakupione dobra i usługi,
- Kat. 2: Dobra kapitałowe,
- Kat. 3: Działania związane z paliwem oraz energią (nieuwzględnione w Zakresach 1 i 2),
- Kat. 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu łańcucha wartości,
- Kat. 5: Odpady wytwarzane w trakcie działalności,
- Kat. 6: Podróże służbowe,
- Kat. 7: Dojazdy pracowników do pracy,
- Kat. 8: Aktywa dzierżawione wyższego szczebla,
- Kat. 9: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu łańcucha wartości,
- Kat. 11: Użytkowanie sprzedanych produktów,
- Kat. 13: Aktywa dzierżawione na rynku niższego szczebla.

Pozostałe kategorie (Kat. 10, 12, 14) nie podlegają raportowaniu, ponieważ nie odnoszą się do działalności Grupy (np. nie generują emisji w trakcie użytkowania). Jedynie w przypadku kategorii 15 zdecydowano się na wykluczenie z tytułu nieistotnych emisji spółek, w których Grupa posiada udziały.



Źródła danych oraz wskaźników emisji

Dane wykorzystane do obliczeń emisji gazów cieplarnianych pozyskano z różnych źródeł, w zależności od zakresu emisji. Podstawowymi danymi wejściowymi były informacje rzeczywiste, takie jak: faktury zakupowe, dane księgowe, systemy zarządzania danymi firmowymi, dane operacyjne, a także ankiety w przypadku danych dotyczących dojazdu pracowników.

Poniższa tabela zawiera zestawienie wykorzystanych źródeł danych dla Zakresu 1, 2 oraz 3. Tabela zawiera skrócone nazwy baz danych:

- KOBIZE – Wskaźniki emisyjności dla energii elektrycznej za rok 2023, grudzień 2024 roku,
- DEFRA – Greenhouse gas reporting: conversion factors, lipiec 2024,

- AIB – European Residual Mixes Results of the calculation of Residual Mixes for the calendar year 2023, maj 2024,
- URE – Energetyka ciepła w liczbach 2023, URE, styczeń 2025,
- EPA – EPA 2025 GHG Emission Factors Hub, styczeń 2025,
- Ecoinvent 3.11,
- Exiobase 3.8.

Dane i wskaźniki dostosowano do polskich warunków ekonomicznych i energetycznych, z uwzględnieniem różnic kursowych oraz inflacji.

Źródła danych oraz wskaźników wykorzystane do obliczenia śladu węglowego

Zakres/Kategoria	Źródła danych	Bazy danych
Zakres 1	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące zużycie poszczególnych paliw ciekłych, stałych i gazowych. Wycieki czynników chłodniczych. Wydatki na zakup gazu ziemnego	DEFRA 2024
Zakres 2	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące zużycie energii elektrycznej, ciepłej oraz chłodu (dane fizyczne oraz finansowe)	Metoda location-based: KOBIZE (grudzień 2024) Metoda market-based: AIB (maj 2024) oraz wskaźniki dostawców
Kategoria 1: Zakupione towary i usługi	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące masy zakupionych surowców. Wyciąg z systemu księgowego obejmującego poszczególne usługi i inne wydatki niebędące surowcami	Towary: Ecoinvent 3.11 (współczynniki fizyczne), Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne). Usługi: Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne dla poszczególnych usług), Climatiq
Kategoria 2: Dobra kapitałowe	Zestawienie wydatków dla poszczególnych inwestycji i środków trwałych	Exiobase 3.8 (współczynniki fizyczne), Climatiq(współczynniki monetarne)

Zakres/Kategoria	Źródła danych	Bazy danych
Kategoria 3: Działania związane z paliwem i energią	Dane dla Zakresu 1 i 2, uwzględniające energię dystrybuowaną do innych podmiotów	DEFRA (lipiec 2024), AIB (maj 2024), KOBIZE (grudzień 2024), URE
Kategoria 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu łańcucha dostaw	Zestawienie zakupionych surowców, odległości transportowych oraz środków transportu	Ecoinvent 3.11, DEFRA (lipiec 2024)
Kategoria 5: Odpady wytwarzane podczas działalności	Dane dotyczące ilości generowanych odpadów	DEFRA (lipiec 2024), Ecoinvent 3.11
Kategoria 6: Podróże służbowe	Wyciąg z systemu delegacji	DEFRA (lipiec 2024)
Kategoria 7: Dojazdy pracowników do pracy	Ankieta dla pracowników	DEFRA (lipiec 2024)
Kategoria 8 : Leasingi (upstream)	Wydatki	Climatiq
Kategoria 9: Transport i dystrybucja na niższym szczeblu łańcucha dostaw	Zestawienie odległości transportowych dla poszczególnych surowców	Ecoinvent 3.11.
Kategoria 11: Użytkowanie sprzedanych produktów	Dane dotyczące zużycia energii elektrycznej, ciepłej oraz gazu ziemnego przez obiekty własne i partnerskie	DEFRA (lipiec 2024), KOBIZE (grudzień 2024)
Kategoria 13: Leasingi (downstream)	Oszacowane zużycie energii na podstawie obiektów samodzielnie użytkowanych	KOBIZE

Emisje biogeniczne z tytułu spalania paliw w pojazdach wyznaczono na podstawie bazy danych DEFRA.

Podejście do raportowania i ekstrapolacji danych

Pomiar emisji Zakresu 3 opiera się na podstawie danych pochodzących z konkretnych segmentów łańcucha wartości wyższego szczebla, upstream (przed stworzeniem usługi) oraz niższego szczebla, downstream (na późniejszych etapach życia usługi).

Dane pierwotne uzyskane od dostawców i partnerów w łańcuchu wartości stanowiły 0% emisji.

Polityka ponownych obliczeń

Przyjęto politykę ponownych obliczeń emisji w roku bazowym, zgodnie z którą przeliczeń dokonuje się w sytuacji, gdy prognozowane zmiany wielkości emisji przekraczają 5%. Istotne zmiany emisji, przekładające się na konieczność ponownego przeliczenia, mogą wynikać z:

- zmian struktury organizacyjnej, takich jak zakup lub sprzedaż udziałów oraz podział organizacji,
- outsourcingu lub insourcingu aktywności skutkujących emisjami,
- zmiany metodyki kalkulacji śladu węglowego, poprawy dokładności współczynników emisji lub dokładniejszych danych o aktywnościach,
- poprawy dokładności współczynników emisji, szczególnie w kontekście śladu węglowego energii przy obliczeniach bazujących na danych rynkowych,
- identyfikacji znaczących błędów w obliczeniach.

Ograniczenia wynikające z przyjętej metodyki

Pomimo jasno określonych ram metodyki, istnieją pewne ograniczenia obliczeniowe, które mogą wynikać z dostępności danych, jak również z niepewności naukowej (m.in. właściwości stosowanych współczynników) oraz szacunków. W przypadku wybranych kategorii Zakresu 3 zastosowano współczynniki monetarne zamiast fizycznych, zwłaszcza dla usług i dóbr kapitałowych.

Dane dotyczące emisji oraz jej intensywności nie były poddane niezależnej weryfikacji przez organ zewnętrzny.



E1-7

Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla

Grupa nie prowadzi ani nie planuje obecnie wdrożenia projektów usuwania i składowania gazów cieplarnianych w ramach operacji własnych lub takich, w których uczestniczyłaby w swoim łańcuchu wartości na wyższym lub niższym szczeblu.

E1-8

Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla

Grupa nie stosuje systemów ustalania wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla.

E1-9

Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem

Grupa korzysta z możliwości pominięcia ujawniania informacji na temat przewidywanych skutków finansowych wynikających z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem zgodnie z Dodatkiem C do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 roku.

> ESRS E2 Zanieczyszczenia

ESRS 2 IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

E2-1

Polityki związane z zanieczyszczeniem

W Grupie brak jest jednolitej polityki dotyczącej zanieczyszczeń – kwestie te są zarządzane w oparciu o przyjęte w niektórych spółkach polityki i procedury w tym zakresie. W jednostce dominującej Grupy – PKP CARGO S.A. – zapobieganie zanieczyszczeniom jest elementem Polityki Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Spółka deklaruje w dokumencie dążenie m.in. do:

- ochrony środowiska naturalnego poprzez odpowiedzialne działania zapobiegające jego zanieczyszczeniu, w tym promocję i realizację ekologicznej formy przewozu towarów, jaką jest transport kolejowy,

- racjonalnego użytkowania surowców, materiałów, energii i wody, zgodnie z wymaganiami prawnymi, zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju,
- inwestowania w nowoczesny tabor kolejowy,
- podnoszenia kwalifikacji personelu świadomego swojej odpowiedzialności za jakość oferowanych usług i środowisko naturalne.

Zapisy Polityki podkreślają, że zarządzanie środowiskowe w Spółce – również w kwestii zanieczyszczeń – odbywa się zgodnie z normą PN-EN ISO 14001:2015-9. Treść Polityki jest dostępna na stronie internetowej PKP CARGO S.A. Dokument został przyjęty przez Zarząd Spółki, a za podejmowanie działań niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania ZSZ odpowiedzialny jest Pełnomocnik ds. Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Zapisy regulacji były ustalane przy uwzględnieniu interesów tzw. milczącego interesariusza, jakim jest środowisko naturalne.

Przyjęta Decyzją Prezesa Zarządu Księga Zintegrowanego Systemu Zarządzania zawiera między innymi wskazanie podstawowych celów w zakresie zarządzania środowiskowego. W Zbiorze Procesów i Procedur Zintegrowanego Systemu Zarządzania, który jest dokumentem komplementarnym do Księgi ZSZ, opisano poniższe procesy środowiskowe związane z zanieczyszczeniami:

- **3.1.1** Zarządzanie gospodarką wodno-ściekową,
- **3.1.2.1** Zarządzanie emisjami substancji do powietrza z procesów technologicznych oraz ze spalania paliw w instalacjach i urządzeniach,

- **3.1.2.2** Zarządzanie urządzeniami zawierającymi substancje zubażające warstwę ozonową i fluorowane gazy cieplarniane,
- **3.1.5** Zarządzanie emisją hałasu do środowiska,
- **3.1.7** Postępowanie w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku.

Polityka Zintegrowanego Systemu Zarządzania nie zawiera zapisów dotyczących łagodzenia negatywnych skutków związanych z zanieczyszczeniami. Kwestia eksploatacji instalacji i urządzeń powodujących emisje do środowiska w sposób minimalizujący ich wpływ na środowisko oraz monitorowania tych wpływów, działania w przypadku zdarzeń awaryjnych, postępowania z substancjami niebezpiecznymi czy wymogów środowiskowych stawianych dostawcom i usługodawcom, w PKP CARGO jest regulowana poprzez wymogi Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu. Zgodnie z Instrukcją, komórki prowadzące remonty torów kolejowych i wymianę drewnianych podkładów kolejowych nasączonych kreozotem lub innymi substancjami niebezpiecznymi są zobowiązane do rozpatrywania możliwości wymiany tych podkładów na elementy niezawierające substancji niebezpiecznych, jeśli jest to uzasadnione i możliwe technologicznie. Stosowanie, przechowywanie i transport niebezpiecznych substancji chemicznych i ich mieszanin są dopuszczalne pod warunkiem zastosowania zasad i środków zapewniających ochronę zdrowia i życia pracowników, ochronę przeciwpożarową budynków, obiektów budowlanych i terenu oraz ochronę środowiska naturalnego. Podstawowym zabezpieczeniem środowiska przed wyciekami substancji niebezpiecznych jest składowanie pojemników z płynnymi substancjami niebezpiecznymi na szczelnym, odpornym na działanie tych substancji podłożu, z zastosowaniem wanien ociekowych do wychwytywania wycieków oraz stosowaniem mat sorpcyjnych i sorbentów. W przypadku substancji stałych należy zastosować właściwą izolację od podłoża oraz zabezpieczenie

przed wpływem warunków atmosferycznych. Jeśli przechowywane lub transportowane substancje niebezpieczne lub wyroby azbestowe są odpadami, należy dodatkowo stosować przepisy szczegółowe dotyczące postępowania z nimi.

W zakresie unikania incydentów i sytuacji awaryjnych, Instrukcja przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu opisuje m.in. kwestie zapobiegania i naprawy szkód w środowisku, postępowania podczas wystąpienia szkody lub ryzyka poważnej awarii oraz postępowanie w przypadku stwierdzenia historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi. Dodatkowo procesy dotyczące postępowania w przypadkach sytuacji awaryjnych zawarto w Zbiorze Procesów i Procedur ZSZ, dokumencie komplementarnym do Księgi Zintegrowanego Systemu Zarządzania, gdzie opisano Proces postępowania w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku. W przypadku incydentu zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, Spółka prowadzi nadzór nad miejscem wystąpienia awarii – powiadamiane są też odpowiednie służby mające za zadanie ograniczyć negatywny wpływ na środowisko.



Wdrażane w PKP CARGO polityki związane z zanieczyszczeniami wspierają Plan działań UE w kierunku zerowego zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby w zakresie:

- poprawy jakości powietrza w związku z realizacją transportu kolejowego, który jest ekologiczny i zapobiega zwiększaniu poziomu zanieczyszczeń w sektorze transportu lądowego,

- zmniejszania narażenia otoczenia na hałas komunikacyjny poprzez realizację zadań związanych z wymianą żeliwnych klocków hamulcowych na kompozytowe.

Wśród spółek zależnych w Grupie PKP CARGO nie ma polityk, które odnosiłyby się do zanieczyszczeń. W ramach obowiązujących regulacji nakreślono ogólny kierunek ochrony środowiska w ramach prowadzonych działań. Spółki do czasu zakończenia postępowania sanacyjnego nie zamierzają wdrożyć precyzyjnych zapisów w tym zakresie.

E2-2 Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem

Działania dotyczące zanieczyszczeń są podejmowane w Grupie PKP CARGO w obrębie poszczególnych spółek tworzących organizację. Te podejmowane przez jednostkę dominującą w Grupie w 2024 roku skupiły się na:

- kontynuacji procesu wymiany kotłów węglowych, pod kątem wymogów antysmogowych (wycofano z eksploatacji łącznie 15 kotłów w zakładach: Centralnym, Południowym, Zachodnim, Śląskim, Wschodnim),
- remediacji zanieczyszczeń historycznych; dla lokalizacji Żurawica w Zakładzie Południowym – kontynuacja remediacji in situ, czyli prowadzenie oczyszczania ziemi i wód gruntowych w miejscu występowania zanieczyszczeń (aplikacja biopreparatu, monitoring wolnego produktu naftowego w otworach technologicznych, szczyrpywanie wolnej fazy produktu naftowego, badania laboratoryjne),

- remediacji zanieczyszczeń historycznych; dla lokalizacji Szczecin w Zakładzie Zachodnim – kontynuacja prac bioremediacyjnych, polegających na zraszaniu terenów zielonych gotowym biopreparatem oraz poprzez iniekcję do otworów aplikacyjnych,
- wymianie żeliwnych wstawek hamulcowych na wstawki kompozytowe w 414 wagonach,
- zmniejszeniu ilości azbestu w lokomotywach o 1 520 kg,
- monitorowanie konsekwencji zaistniałych incydentów w transporcie,
- uzyskaniu pozwoleń wodnoprawnych:
 - dla lokalizacji Legnica w Zakładzie Dolnośląskim – pozwolenie na wprowadzanie ścieków deszczowych z punktu tankowania lokomotyw do rowu melioracyjnego,
 - dla lokalizacji Bydgoszcz w Zakładzie Północnym – pozwolenie na wprowadzanie ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego (substancje ropopochodne) do cudzej kanalizacji,

- dla lokalizacji Tarnów w Zakładzie Południowym – pozwolenie na wprowadzanie wód deszczowych z obiektów i terenu Punktu Utrzymania Taboru do potoku Wątok.
- aktualizacji Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu – przyjęto do stosowania nową wersję tej Instrukcji uzupełnioną między innymi o definicje związane ze śladem węglowym i zrównoważonym rozwojem oraz zasady monitorowania wpływu Spółki na klimat.

Część opisanych działań będzie kontynuowana w krótkiej do średniej perspektywie czasowej.

W 2024 roku nie stwierdzono konieczności zapewnienia środków zaradczych wobec osób poszkodowanych na skutek rzeczywistych negatywnych wpływów dotyczących zanieczyszczeń.

Realizacja opisanych powyżej działań nie wymagała w okresie sprawozdawczym znacznych nakładów finansowych. Jednocześnie obecnie nie planuje się tego typu wydatków.

W hierarchii łagodzenia podejmowane przez PKP CARGO działania są przypisane do klas:

- zmniejszanie zanieczyszczenia (wycofanie z użytkowania kotłów węglowych, usuwanie azbestu, wymiana wstawek hamulcowych w wagonach),
- przywracanie, regeneracja i przekształcanie ekosystemów, w których wystąpiło zanieczyszczenie (remediacja zanieczyszczeń historycznych w dwóch zakładach).

AWT Rekultivace, członek Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, swój model biznesowy opiera o prowadzenie kompleksowych usług dotyczących prac rekultywacyjnych, robót ziemnych, budowlanych,

rozbiórkowych i działań projektowych. Działania te sprowadzają się przede wszystkim do zakładania i prowadzenia hałd, zwalowisk i stawów stabilizacyjnych na odpady ciekłe, wykonywania robót ziemnych przy użyciu maszyn i materiałów wybuchowych, rozbiórek, budowy wysypisk i likwidacji odpadów przemysłowych, w tym ich transportu, odkażania zanieczyszczonej gleby i odnowy funkcji krajobrazu dotkniętego przez działalność górnictw. Spółka posiada certyfikat ISO 14001 i zamierza w krótkiej i średniej perspektywie czasowej go odnawiać. Jej działania przypisane są do klasy „przywracanie, regeneracja i przekształcanie ekosystemów” i nie wymagały znaczących nakładów finansowych.

Spółka PKP CARGOTABOR swój model biznesowy opiera o naprawę, utrzymanie i modernizację taboru kolejowego, prowadzenie napraw bieżących i okresowych wagonów towarowych i lokomotyw, a także wykonywanie przeglądów kontrolnych i okresowych, regeneracji i produkcji zespołów i podzespołów do taboru trakcyjnego i wagonowego. Prace te, przekładając się na funkcjonowanie taboru w optymalnej kondycji przy ograniczonym zużyciu surowców i materiałów, przyczyniają się do redukcji zanieczyszczeń. Działania spółki przypisane są do klasy „zmniejszenie zanieczyszczeń” i nie wymagały znaczących nakładów finansowych.

Pozostałe spółki zależne w GK PKP CARGO nie podejmowały w 2024 roku działań związanych z istotnymi wpływami dotyczącymi zanieczyszczeń. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy opracuje plan działań w tym obszarze. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

W 2024 roku Grupa nie podejmowała działań związanych z zanieczyszczeniami w łańcuchu wartości.

E2-3

Cele związane z zanieczyszczeniem

W Grupie PKP CARGO cele związane z zarządzaniem środowiskowym, w tym zanieczyszczeniem, zostały przyjęte w jednostce dominującej w organizacji i wskazane w Księdze Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Przyjęte cele w sposób pośredni odnoszą się do zapobiegania zanieczyszczeniom gleby, powietrza, wody. Cele zostały zaktualizowane na 2025 rok i lata kolejne. Wynikają one z dążenia Grupy do minimalizowania wpływów na środowisko oraz bazują na obowiązujących wymogach prawnych:

1. Realizacja zadań w zakresie przewozu towarów z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska naturalnego, a w szczególności:
 - dążenie do zwiększania udziału transportu kolejowego w przewozie towarów, co przyczyni się do ograniczania negatywnego oddziaływania towarowego transportu lądowego na klimat i środowisko,
 - dążenie do zmiany modelu wykorzystania trakcyjnej energii elektrycznej w kierunku zwiększenia udziału OZE, z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego,
 - zapewnienie bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych.
2. Dążenie do spełnienia wszystkich wymogów wynikających z przepisów prawa krajowego i Unii Europejskiej, dotyczących użytkowania infrastruktury technicznej i zaplecza w celu ochrony klimatu i ograniczenia emisji do środowiska.

3. Uwzględnianie aspektu ochrony środowiska i klimatu w procesie wyboru nowych inwestycji, rozwiązań, zakupów i technologii.
4. Racjonalne wykorzystanie zasobów środowiska przez:
 - poprawę jakości ekologicznej taboru trakcyjnego,
 - zapobieganie powstawaniu odpadów i minimalizacja wytwarzania odpadów, których powstawaniu nie można zapobiegać.
 - zmniejszenie strat wody i ciepła w systemach przesyłowych poprzez termomodernizację zapleczy utrzymaniowo-naprawczych dążenie do zwiększania udziału OZE w wykorzystywanej energii.
5. Wdrażanie, utrzymywanie, doskonalenie i ujednolicanie wewnętrznych zasad postępowania z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami oraz wytwarzanymi odpadami w organizacji.

6. Edukacja i poprawa świadomości ekologicznej pracowników.

Cele mają charakter względny, dotyczą PKP CARGO S.A. i nie wymagają określenia wartości bazowych. Spółka nie określa okresu dla przyjętych celów ani kamieni milowych, przyjmując, że są to działania ciągłe.

Cele związane z zanieczyszczeniami dotyczą możliwego zapobiegania zanieczyszczeniom oraz osiągnięcia pełnej zgodności prawnej w ochronie środowiska. Do ich wyznaczenia nie skorzystano z rozstrzygających dowodów naukowych, ale proces oparto na dokonywanych przez Zakłady spółki PKP CARGO ocenach zgodności prawnej. W ciągu roku, w systemie kwartalnym, Zakłady zbierają informacje na temat tego, czy wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska nie przekracza dopuszczalnych

norm i jest zgodne z zapisami wydanych decyzji i zgód środowiskowych, dokonują oceny posiadania wszystkich zgód i pozwoleń na korzystanie ze środowiska w stosunku do obowiązujących wymogów prawnych oraz analizują wyniki zewnętrznych i wewnętrznych kontroli i audytów, skarg złożonych przez podmioty zewnętrzne, kar nałożonych na Spółkę oraz wszelkich innych nieprawidłowości i awarii w ochronie środowiska. Proces ten jest wykorzystywany przez Spółkę również do monitorowania i oceny skuteczność realizacji celów. Dodatkowo poszczególne Zakłady, po zakończeniu każdego roku sprawozdawczego, sporządzają Przegląd zarządzania ochroną środowiska i klimatu. Stałym elementem tego dokumentu jest przedstawienie wymaganych do zrealizowania w kolejnych latach celów i zadań środowiskowych. Cele nie były konsultowane z interesariuszami.



Realizacja wyznaczonych celów w 2024 roku w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji



Cel związany z realizacją zadań w zakresie przewozu towarów z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska naturalnego **można uznać za zrealizowany**. W 2024 roku nie odnotowano szkód związanych z transportem towarów niebezpiecznych. W przypadku prawie wszystkich zdarzeń interwencja PSP natychmiastowo zapobiegła powstaniu szkody w środowisku, w związku z czym nie były wymagane dalsze działania zapobiegawcze i naprawcze. Tylko dla jednego zdarzenia wymagane były dodatkowe działania polegające na przeładunku towaru z dwóch wykolejonych wagonów. Prace komisji kolejowej odnośnie niniejszego wydarzenia są w toku – trwa ustalanie podmiotu odpowiedzialnego za zdarzenie oraz działania zmierzające do zbadania stanu środowiska i wskazania dalszych działań.



Cel związany z dążeniem do spełnienia wszystkich wymogów wynikających z przepisów prawa krajowego i Unii Europejskiej, dotyczących użytkowania infrastruktury technicznej i zaplecza w celu ochrony klimatu i ograniczenia emisji do środowiska, **został spełniony częściowo** – uzyskano nowe pozwolenia wodno-prawne (zgodnie z opisem E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem), nie są to jednak wszystkie pozwolenia wymagane do osiągnięcia pełnej zgodności prawnej. Aktualnie, ze względu na trwający proces restrukturyzacji PKP CARGO S.A., ostateczne potrzeby w zakresie uzyskania pozwoleń wodno-prawnych ukształtują się po wyłonieniu lokalizacji, które pozostaną w strukturach Spółki, oraz po ustaleniu sposobu ich użytkowania.



Cel związany z racjonalnym wykorzystaniem zasobów środowiska przez poprawę jakości ekologicznej taboru trakcyjnego **został zrealizowany** poprzez wymianę wstawek hamulcowych (zgodnie z opisem E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem), co stanowi działanie chroniące środowisko przed zanieczyszczeniem hałasem.

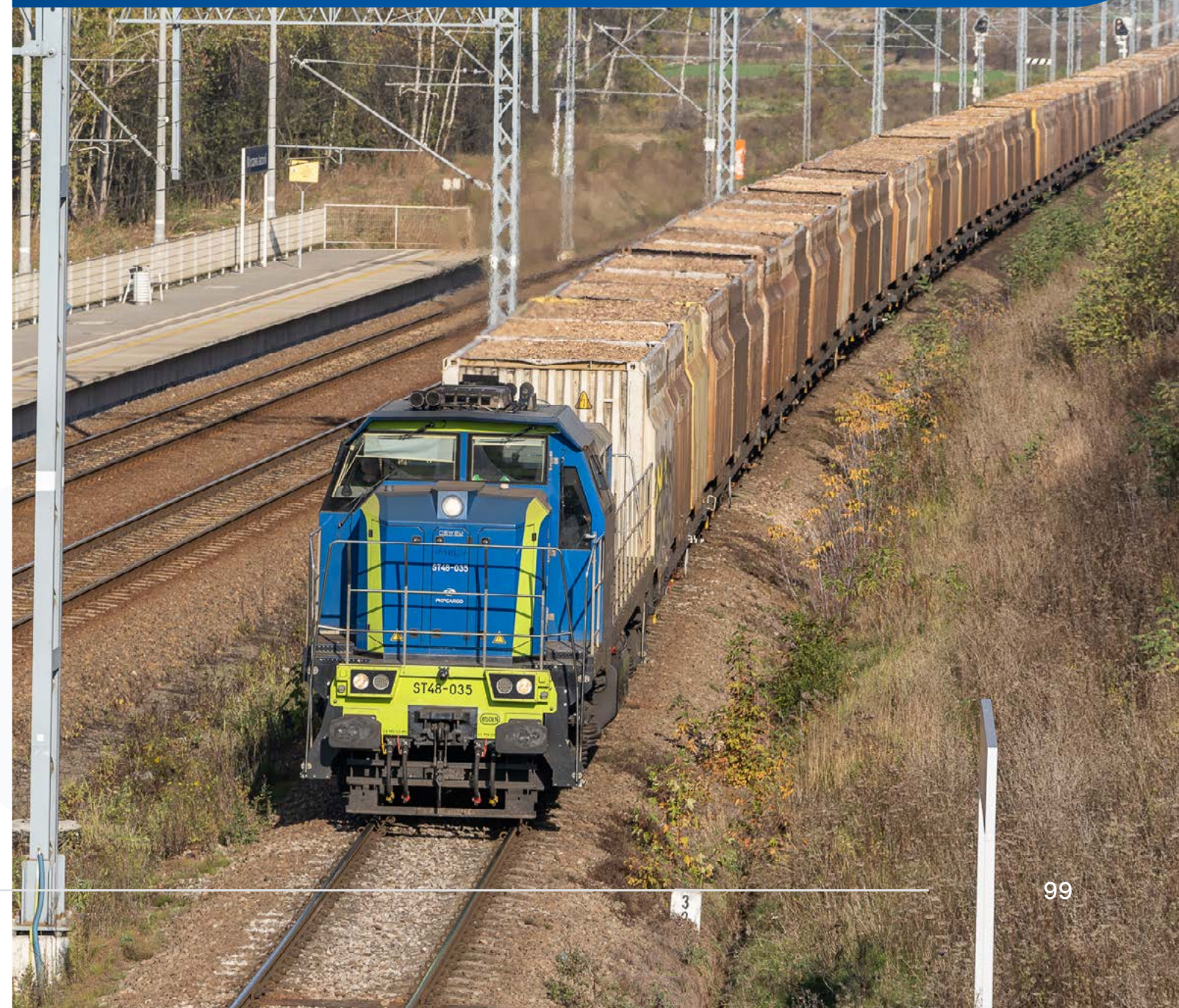


Cel związany z wdrażaniem, utrzymywaniem, doskonaleniem i ujednolicaniem wewnętrznych zasad postępowania z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami oraz wytwarzanymi odpadami w organizacji **został zrealizowany** poprzez przyjęcie w 2024 roku nowej, zaktualizowanej wersji (zgodnie z opisem E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem).

Ogólny kierunek strategiczny spółek AWT Rekultivace oraz PKP CARGOTABOR zakłada kontynuację działań prowadzących do odtwarzania ekosystemów (AWT Rekultivace) lub redukowania ilości powstających odpadów. Stąd nie można mówić o charakterze celu, określaniu roku lub wartości bazowych – są to działania ciągłe. Przyjęty model biznesowy w sposób bezpośredni odnosi się do zapobiegania zanieczyszczeniom gleby, powietrza, wody.

Pozostałe spółki z GK PKP CARGO nie ustanowiły i nie planują obecnie wyznaczania celów związanych z zanieczyszczeniami.

W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym, Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy wyznaczy cele w tym obszarze. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i Grupie.



E2-4

Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby

Grupa w żadnej spółce ani lokalizacji lub procesie nie przekracza parametrów emisji określonych w załączniku II do rozporządzenia 166/2006. Jednocześnie w kilku lokalizacjach emituje zanieczyszczenia wprost do rzek lub rowów melioracyjnych, w ilościach prezentowanych poniżej. Grupa nie stosuje w operacjach własnych mikroplastiku, ale w czasie hamowania składów wyposażonych w kompozytowe klocki hamulcowe dochodzi do jego emitowania. Grupa nie posiada dokładnych danych liczbowych pozwalających na obliczenie lub oszacowanie masy mikroplastiku powstałej w tym procesie.

Emisje Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. do rzek lub gleby, dane za lata 2023-2024

Substancja	Emisje do rzek lub gleby w 2023 roku [kg]	Emisje do rzek lub gleby w 2024 roku [kg]
BZT5 [kg]	226,7	499,8
CHZT [kg]	1 191,9	5 199,0
Zawiesina [kg]	492,6	687,9
Suma chlorków i siarczanów [kg]	6 009,6	91 820,9
Azotany [kg]	617,7	801,5
Fosforany [kg]	8,3	7,5
Nikiel i jego związki [kg]	0,2	7,0
Miedź [kg]	0,5	3,9
Ołów [kg]	0,2	0,2
Cynk [kg]	0,4	0,6
Substancje rozpuszczone	brak danych	1 10 018,0
N - NH4	brak danych	107,0
P celk.	brak danych	20,0
C10-C40	brak danych	48,0
Mn	brak danych	3,0

Dla jednostki dominującej wielkość poszczególnych emisji do powietrza obliczono na podstawie ilości zużytych paliw i materiałów, dostępnych teoretycznych wskaźników literaturowych oraz wskaźników specyficznych pochodzących z kart charakterystyki zużywanych substancji. Jakość odprowadzanych ścieków badana jest przez certyfikowane laboratoria, z częstotliwością wymaganą w pozwoleniach wodno-prawnych oraz krajowych przepisach prawa wodnego. Informacje o wykonanych pomiarach są przesyłane lokalnym organom ochrony środowiska zgodnie z przepisami prawa.

Do gromadzenia danych na temat bezpośrednich zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza PKP CARGO wykorzystuje specjalistyczne oprogramowanie – każdy Zakład Spółki zbiera w systemie informacje o korzystaniu ze środowiska w przynależnych mu lokalizacjach i związanymi z tym emisjami.

Dane o emisjach zanieczyszczeń do wody i ziemi (rowy melioracyjne) pozyskiwane są przez pracowników ochrony środowiska w Zakładach, a do Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarstw Wodnych Wody Polskie składane są stosowne oświadczenia w tej sprawie.

Największe bezpośrednie emisje do powietrza w PKP CARGO to emisje niezorganizowane oraz emisje z instalacji nieobjętych obowiązkiem wykonywania pomiarów emisji. Instalacją objętą obowiązkiem wykonywania pomiarów emisji do powietrza jest malarnia w Zakładzie Północnym. Pomiary te dotyczą emisji chwilowych i zastosowanie otrzymanych wyników do wyliczania emisji rocznych nie stanowiłoby pełnego odzwierciedlenia emisji ze względu na stosowanie różnych farb i lakierów.



W związku z niniejszym wyliczenia emisji oparte są na faktycznie zużytych paliwach i preparatach oraz dostępnych wskaźnikach teoretycznych.

Pozostałe spółki wykazują różne podejścia do gromadzenia danych dotyczących zanieczyszczeń. PKP CARGO CONNECT opiera wskaźniki na danych KOBIZE związanych z instalacjami do spalania paliw (np. olej opałowy lekki, gaz płynny) oraz instalacjami do magazynowania lub przeładunku ropy naftowej i jej pochodnych, LPG lub CNG. W PKP CARGO INTERNATIONAL dane zbierane są przez pracownika zatrudnionego na stanowisku ekologa, który dba o terminowe składanie wymaganych raportów. PKP CARGO TERMINALE wielkość emisji określa na podstawie zużycia paliw, a CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO dane dotyczące ilości substancji zanieczyszczających powietrze czerpie z Zestawienia Emisyjnego oraz zestawienia ilościowego zużytego paliwa, również w oparciu o bazę KOBIZE.

E2-5
Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy

GK PKP CARGO nie stosuje ani nie wytwarza substancji SVHC w którymkolwiek z prowadzonych procesów. Nie opuszczają też one w żadnej formie infrastruktury Grupy.

Organizacja nie posiada technicznych możliwości, aby podać ilości stosowanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w ramach prowadzonej działalności, klasyfikując je po głównej klasie zagrożenia. Przyjęto, że 100% nabytych w 2024 roku substancji zostało wykorzystanych oraz w 100% opuszcza infrastrukturę w postaci emisji.

Bilans masowy wykorzystanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku

Klasa	Masa [t]
Aldehydy	0,16
Alkohole	28,18
Benzyny, Nafta	3,00
Węglowodory aromatyczne	37,86
Węglowodory aromatyczne	32,91
Inne Związki	12,30
Estry	0,56
Metale i tlenki metali	0,62
Inne związki nieorganiczne	2,08
Fosforany	0,37
Ketony	4,08
Etery	0,56

E2-6
Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem

GK PKP CARGO korzysta z możliwości pominięcia ujawniania tej informacji zgodnie z Dodatkiem C do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 r. w związku z tym, że jednostka po raz pierwszy sporządza sprawozdanie zgodnie z wymogami ESRS.

> ESRS E3 Woda i zasoby morskie

ESRS 2, IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Wpływy, ryzyka i szanse Grupy PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

E3-1

Polityki związane z wodą i zasobami morskimi

Rok 2024 był pierwszym, w którym wykonano w GK PKP CARGO analizę podwójnej istotności w pełni zgodną z ESRS. W poprzednich latach obszar wody i zasobów morskich nie był obiektem analizy Grupy. Z tego względu w żadnej ze spółek nie obowiązywała w 2024 roku odrębna i szczegółowa polityka w tym zakresie. Jednocześnie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w treści swojej Polityki Zintegrowanego Systemu Zarządzania zawarła ogólne zobowiązanie do dążenia do racjonalnego

użytkowania wody – zgodnie z wymaganiami prawnymi, zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju. Ze względu na fakt, że Polityka dotyczy również innych obszarów środowiskowych opisywanych w niniejszym dokumencie, kwestie udostępniania regulacji, odpowiedzialności za jej wdrażanie, uwzględniania interesów zainteresowanych stron przy ustalaniu oraz dodatkowe informacje związane z Polityką Zintegrowanego Systemu Zarządzania zostały w oświadczeniu opisane w części E2 Zanieczyszczenia.

Grupa nie posiada jednej spójnej polityki dotyczącej zarządzania wodą i zasobami morskimi. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym nie jest ona w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy stworzy politykę grupową w tym obszarze. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E3-2

Działania i zasoby związane z wodą i zasobami morskimi

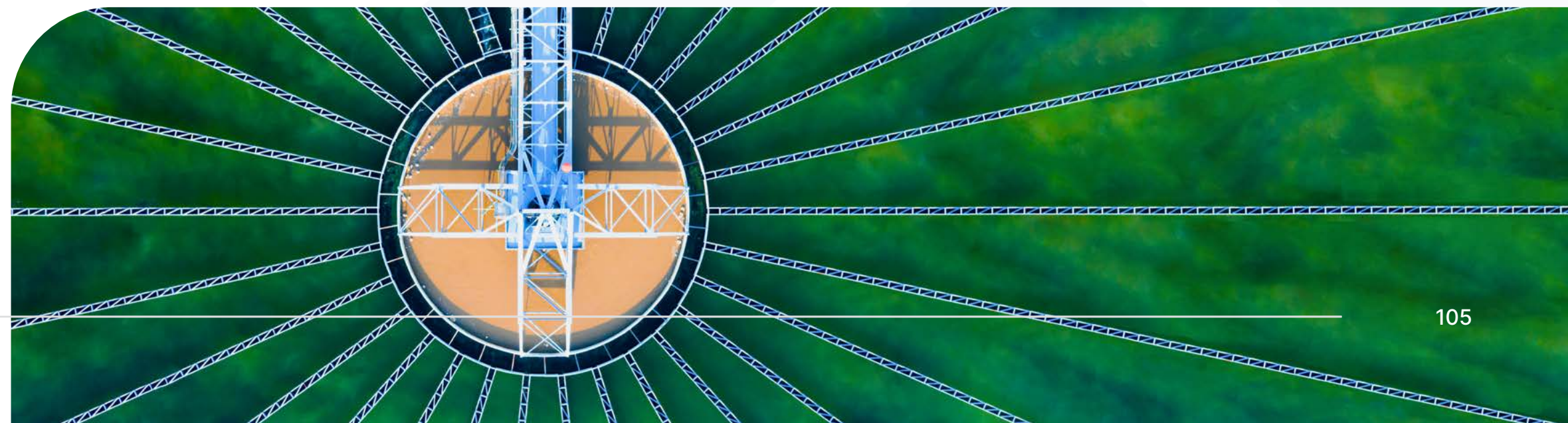
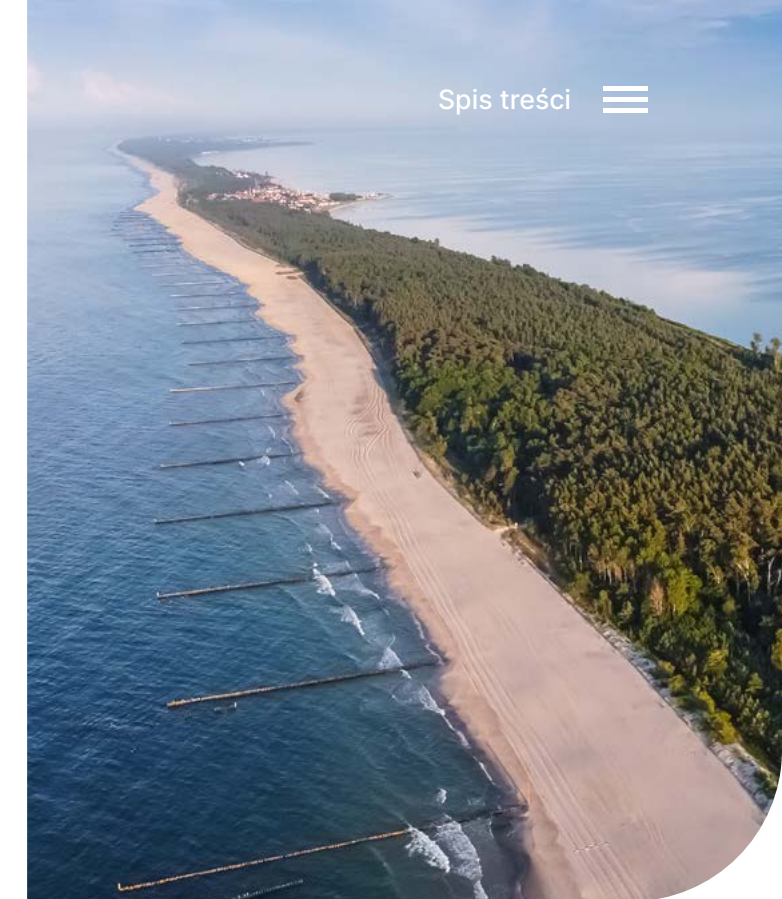
Kluczowe działania PKP CARGO związane z zasobami wodnymi obejmowały w 2024 roku nadzór nad uzyskaniem pełnej zgodności prawnej. Spółka prowadziła prace nad uzyskaniem brakujących pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód otwartych, co opisano w części E2 Zanieczyszczenia. Ze względu na program sanacyjny nie podejmowano inwestycji i ograniczono się do prac administracyjnych, nie wymagających znaczących nakładów inwestycyjnych. W efekcie uregulowano status prawny studni chłonnej w Bydgoszczy, która wspiera lokalną retencję. Termin rozpoczęcia potencjalnych innych prac inwestycyjnych oraz ich zakres uzależnione są od wyników postępowania restrukturyzacyjnego, które ponadto pozwoli określić, czy wiązałyby się one ze znaczącymi nakładami inwestycyjnymi.

W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym, Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy podejmie działania związane z wpływami na wodę i zasoby morskie. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E3-3

Cele związane z wodą i zasobami morskimi

W GK PKP CARGO cel związany z wodą został ustalony dla jednostki dominującej – PKP CARGO S.A. – jako dążenie do spełnienia wszystkich wymogów związanych zasobami wodnymi, które wynikają z przepisów prawa, w szczególności uzyskanie wymaganych pozwoleń wodnoprawnych, co opisano w części E2 Zanieczyszczenia. W pozostałych spółkach nie planuje się ustalenia celów w związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym.



E3-4

Zużycie wody

Bilans zużycia wody w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku

	Grupa PKP CARGO S.A.	Jednostka
Całkowity pobór wody	209 876	m3
Całkowity zrzut wody	209 876	m3
Całkowita ilość poddanej recyklingowi	510	m3

Grupa nie magazynuje wody. Wskazana całkowita ilość wody poddanej recyklingowi (510 m3) dotyczy wody wykorzystywanej w myjni taboru, która jest zawracana i używana ponownie. Nie wykazuje też zużycia, cała woda wykorzystywana jest w procesach, w których odprowadzana jest do środowiska lub strony trzeciej. Założono, że ilość ścieków jest równa ilości wody pobranej. Do wyliczeń posłużono się danymi pochodzącymi z liczników lub faktur. Organizacja, wskutek pobierania wody z licznych ujęć (co wynika z rozproszonego modelu biznesowego), nie jest w stanie podać ani oszacować wartości dla poboru z obszarów ryzyka wodnego, w tym na obszarach narażonych na wysoki stres wodny.

Wskaźnik wodochłonności Grupy PKP CARGO wyniósł 201,06 m3/mln EUR (kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.12.2024 – 4,2730 PLN/EUR).



E3-5

Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi

GK PKP CARGO korzysta z możliwości pominięcia ujawniania tej informacji zgodnie z Dodatkiem C do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 r. w związku z tym, że jednostka po raz pierwszy sporządza sprawozdanie zgodnie z wymogami ESRS.

>

ESRS E4 Bioróżnorodność i ekosystemy

ESRS 2, SBM-3

Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Opis strategii i modelu biznesowego znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

ESRS 2, IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans

Wpływy, ryzyka i szanse Grupy zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

E4-1

Plan przejścia w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów oraz uwzględnianie bioróżnorodności i ekosystemów w strategii i modelu biznesowym

W 2024 roku przeprowadzono analizę pod kątem potencjalnego oddziaływania na bioróżnorodność i ekosystemy. GK PKP CARGO oraz tworzące ją spółki indywidualnie nie przyjęły planu przejścia w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów. Grupa planuje w dalszym ciągu analizować swoje wpływy i zależności od bioróżnorodności i ekosystemów, natomiast obecnie nie zamierza przyjąć planu przejścia z tytułu braku realnej opcji przeniesienia ruchu kolejowego poza istniejące szlaki.

Podczas analizy podwójnej istotności wzięto pod uwagę obszar działalności Grupy. Założono, że ruch kolejowy oddziałuje na ekosystemy, ale Grupa nie zależy bezpośrednio od eksploatacji zasobów naturalnych w ramach operacji własnych. Analiza prowadzona była w trzech horyzontach czasowych – krótkim (1 rok), średnim (od roku do 5 lat) i długim (powyżej 5 lat). Wzięto pod uwagę informacje pozyskane w ramach dialogu z interesariuszami prowadzonego w ramach analizy podwójnej istotności.

Wykonana analiza dowiodła, że model biznesowy Grupy oparty o transport jest odporny – brak istotnych ryzyk.

ESRS 2, IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami

Istotne wpływy, ryzyka i szanse związane z bioróżnorodnością zostały zidentyfikowane przez GK PKP CARGO w procesie analizy podwójnej istotności opisanym w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

E4-2

Polityki związane z bioróżnorodnością i ekosystemami

W spółkach tworzących Grupę nie obowiązywały w 2024 roku polityki dotyczące różnorodności biologicznej i ekosystemów. Organizacja obecnie nie planuje przyjąć polityk w tym zakresie. Powodem braku takich dokumentów jest brak działalności utrzymaniowej i naprawczej bezpośrednio na terenach chronionych i obszarach o dużej wartości pod względem różnorodności biologicznej. Jednocześnie ochrona bioróżnorodności terenów, z których korzysta Spółka, prowadząc transport kolejowy, pozostaje w obszarze odpowiedzialności właściciela linii kolejowych.

E4-3

Działania i zasoby związane z bioróżnorodnością i ekosystemami

Spółki GK PKP CARGO nie podejmowały w 2024 roku działań jednoznacznie ukierunkowanych na ochronę ekosystemów oraz związanych z różnorodnością biologiczną. Grupa nie planuje tym samym osobnego planu działań w tym zakresie.

E4-4

Cele związane z bioróżnorodnością i ekosystemami

Grupa PKP CARGO nie określiła osobnych celów związanych z bioróżnorodnością i nie ma tego w obecnych planach. Grupa nie określiła poziomów ambicji w tym zakresie.

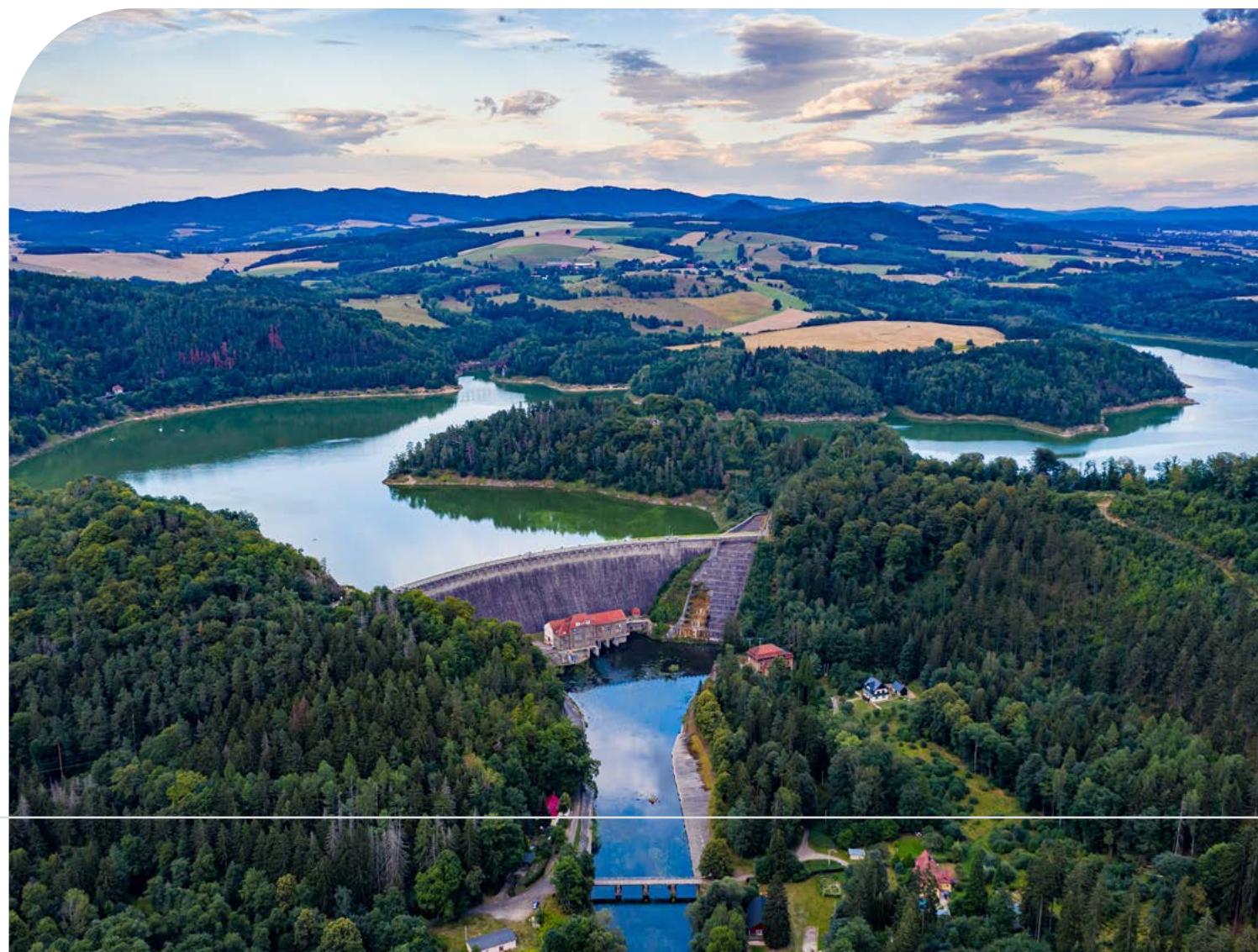
Spółka PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wzięła po uwagę obszary znajdujące się w odległości do 10 km od lokalizacji, w których prowadzona jest działalność utrzymaniowo-naprawcza i sprawdziła, czy znajdują się tam obszary cenne przyrodniczo. Dokonana inwentaryzacja wykazała występowanie w tej odległości ponad 70 obszarów o różnym stopniu formalnej ochrony przyrodniczej (głównie rezerwatów, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i obszarów Natura 2000).

Najbliżej zlokalizowany jest Obszar Natura 2000 Bory Dolnośląskie, znajdujący się w odległości 100 metrów od granicy terenu zajmowanego przez jedną z lokalizacji Dolnośląskiego Zakładu Spółki. Skala i intensywność działań prowadzonych w niniejszej lokalizacji nie spowodowały skarg ze strony gminy czy nadleśnictwa, można więc założyć, że nie są one szczególnie uciążliwe dla pobliskiego obszaru chronionej przyrody.

Ponadto CARGOSPED Terminal Braniewo znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów o szczególnej wartości dla bioróżnorodności, tj. Doliny rzeki Pasłęki, Ostoi Warmińskiej, Zalewu Wiślanego.

Grupa nie posiada precyzyjnych danych w zakresie stanu ekosystemów, wobec których oddziałuje w największym stopniu; zgodnie z danymi z referencyjnej bazy Ecoregions, większościowy obszar działalności, tj. Polska, znajduje się na obszarach, na których w przeważającej mierze systemową ochroną objęto więcej niż 20%, ale mniej niż 50% siedlisk.

Grupa nie posiada dokładniejszej wiedzy na temat parametrów obszarów, na które może oddziaływać, takich jak ich struktura, stopień pokrycia, czy liczby gatunków je zamieszkujących, ze szczególnym uwzględnieniem danych o gatunkach zagrożonych wyginięciem.



> ESRS E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym



ESRS 2, IRO-1

Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarki o obiegu zamkniętym

Wpływy, ryzyka i szanse GK PKP CARGO zostały zidentyfikowane w procesie analizy podwójnej istotności. Szczegółowy opis analizy znajduje się w niniejszym oświadczeniu w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

E5-1

Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

W Grupie PKP CARGO brak jest jednolitej polityki związanej z wykorzystaniem zasobów i gospodarką o obiegu zamkniętym. Przyjmowane są jednak na

poziomie poszczególnych podmiotów tworzących organizację regulacje dotyczące odpadów. Poza wskazanymi poniżej, przyjęte dokumenty koncentrują się na przestrzeganiu przepisów prawa i nie uwzględniają inicjatyw stron trzecich. Ich wdrożenie uwzględnia interesy zainteresowanych stron, co należy rozumieć jako redukcję odpadów w środowisku lokalnym.

- **PKP CARGO** – spółka wdrożyła Instrukcję przestrzegania zasad ochrony środowiska, w której zawarto ogólne zapisy dotyczące zapobiegania wytwarzania odpadów oraz opisano sposoby postępowania z wytwarzanymi odpadami.
- **PKP CARGO CONNECT** – w swojej Polityce środowiskowej spółka zobowiązuje się do proekologicznej gospodarki odpadami, zgodnej z wymaganiami prawa ochrony środowiska.
- **PKP CARGO INTERNATIONAL** – wdrożona w spółce zintegrowana polityka ISO oraz zrównoważonego rozwoju obejmuje zobowiązanie do zapobiegania powstawaniu odpadów i ich redukcji.
- **PKP CARGO TERMINALE** – wdrożono procedurę dotyczącą gospodarowania odpadami.
- **PKP CARGO TABOR** – wdrożono procedurę dotyczącą gospodarowania odpadami.

Najwyższym szczeblem w poszczególnych spółkach, który jest odpowiedzialny za wdrażanie polityki, są ich zarządy. Polityki nie są udostępniane stronom trzecim.

E5-2

Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

W 2024 roku wśród spółek GK PKP CARGO działania związane z wykorzystaniem zasobów i gospodarką o obiegu zamkniętym nie przekraczały zasadniczo poza spełnienie wymogów prawnych. W ramach wzmocnienia procesów kontroli i zarządzania gospodarką odpadami w niektórych spółkach regulacje funkcjonują w oparciu o normy ISO. Planuje się w krótkiej i średniej perspektywie czasowej odnawiać certyfikację.

Działania nie wymagają znaczących nakładów finansowych. Nie zidentyfikowano potrzeby wdrożenia środków naprawczych. W poprzednich latach nie funkcjonowały plany działań.

E5-3

Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

W Grupie PKP CARGO nie obowiązywały w 2024 roku cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym. W związku z trwającym postępowaniem restrukturyzacyjnym Grupa nie jest w stanie określić na dzień sporządzenia raportu, czy i kiedy wyznaczy cele w tym obszarze. Jest to uzależnione od zapisów planu restrukturyzacji, który jest w trakcie opracowywania i ma być zatwierdzony w połowie 2025 roku. Od zapisów planu oraz ustalonej strategii zależy dalsze postępowanie zarówno w Spółce, jak i w Grupie.

E5-5

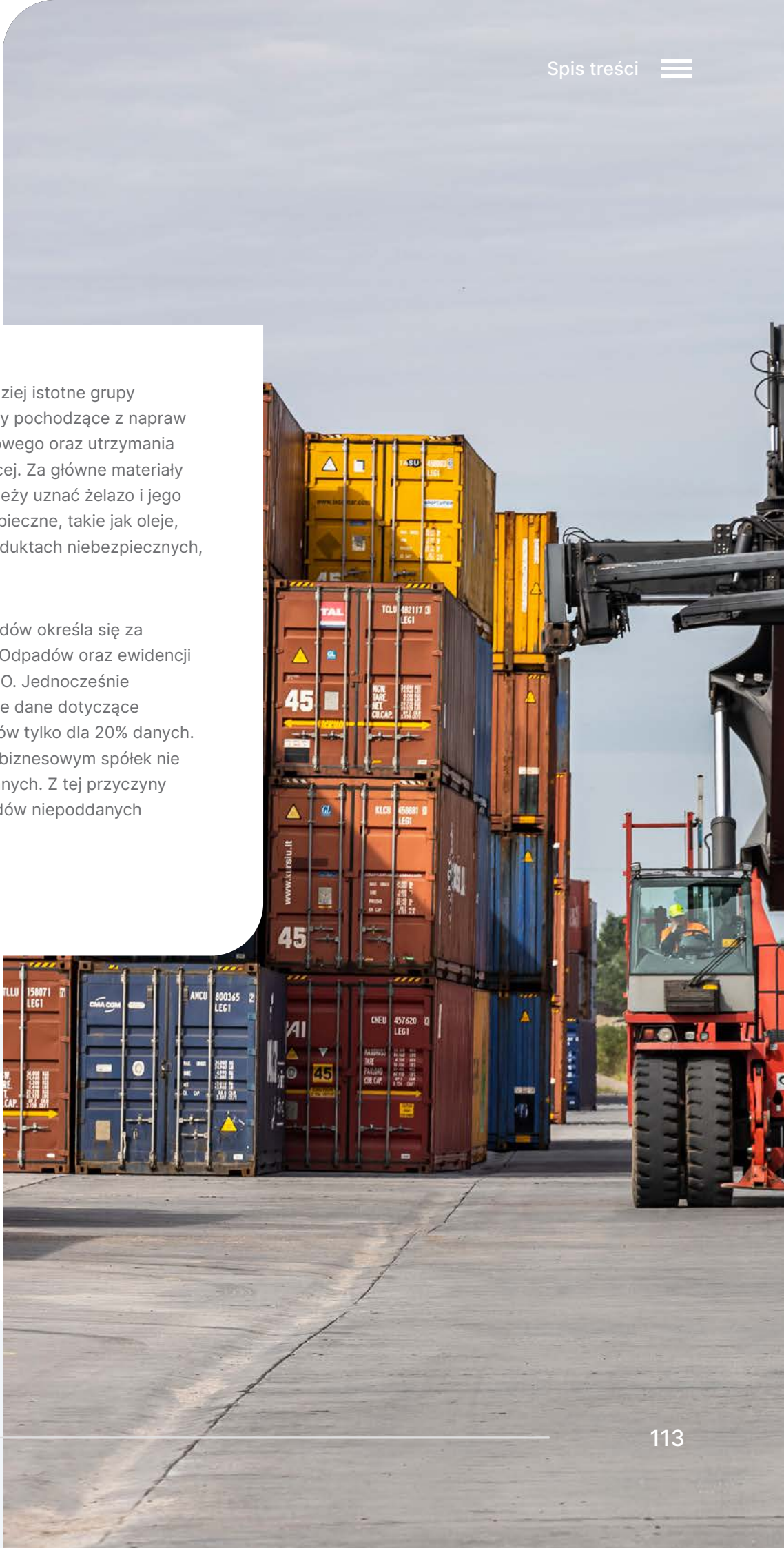
Zasoby odprowadzane

Bilans odpadów wytworzonych przez Grupę
Kapitałową PKP CARGO S.A., dane za 2024 rok

Kategoria Odpadu	Masa całkowita [t]	Odpady niebezpieczne [t]	Odpady inne niż niebezpieczne [t]
a) Całkowita ilość wytworzonych odpadów	31 534	2 257	29 276
b) Całkowita ilość odpadów, w przypadku których uniknięto unieszkodliwiania:	5 663	1 410	4 252
- Przygotowanie do ponownego użycia	1 653	1 278	375
- Recykling	4 010	132	3 877
- Inne procesy odzysku	0	0	0
c) Ilość odpadów kierowanych do unieszkodliwiania:	637	175	462
- Spalanie	160	160	0
- Składowanie	326	4	323
- Inne procesy unieszkodliwiania	151	11	139

W GK PKP CARGO najbardziej istotne grupy odpadów stanowiły odpady pochodzące z napraw i konserwacji taboru kolejowego oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej. Za główne materiały tworzące te strumienie należy uznać żelazo i jego stopy oraz odpady niebezpieczne, takie jak oleje, smary, opakowania po produktach niebezpiecznych, sorbenty.

Masę wytworzonych odpadów określa się za pomocą Kart Przekazania Odpadów oraz ewidencji odpadowej w systemie BDO. Jednocześnie udało się ustalić precyzyjne dane dotyczące zagospodarowania odpadów tylko dla 20% danych. Wskutek różnic w modelu biznesowym spółek nie podjęto się szacowania danych. Z tej przyczyny nie określa się ilości odpadów niepoddanych recyklingowi.



> Informacje dotyczące kwestii społecznych

ESRS S1 Własne zasoby pracownicze.....116

ESRS S2 Pracownicy w łańcuchu wartości.....136

ESRS S3 Dotknięte społeczności.....140

> ESRS S1 Własne zasoby pracownicze

SBM-3

Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Zakresem niniejszego oświadczenia objęte są wszystkie osoby pracujące w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. W ramach własnych zasobów pracowniczych wyróżnia się dwie kategorie pracowników:

- osoby zatrudnione w oparciu o umowę o pracę – pracownicy,
- osoby niebędące pracownikami wykonujące określoną pracę lub zadania na rzecz spółek Grupy w oparciu o inne formy zatrudnienia.

W trakcie analizy podwójnej istotności Grupa zidentyfikowała dziewięć istotnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze.

Wszystkie rzeczywiste negatywne oddziaływania dotyczą pracowników PKP CARGO i wiążą się z trudną sytuacją finansową Spółki oraz rozpoczętym w 2024 roku postępowaniem restrukturyzacyjnym. Analiza wykazała negatywny wpływ na poczucie bezpieczeństwa zatrudnienia w wyniku przeprowadzonych zwolnień grupowych oraz związany z nimi negatywny wpływ poprzez niewypłacanie zaległych należności odchodzącym

pracownikom. Ponadto za istotny w średniej i długiej perspektywie czasowej uznano negatywny wpływ na warunki pracy w związku z wypowiedzeniem Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Wymienione oddziaływania generują istotne ryzyka dla finansów Spółki potencjalnie związane z postępowaniami sądowymi, karami Państwowej Inspekcji Pracy, a także ryzyko obsługi pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń na wypłatę wspomnianych należności pracowniczych.

Jako istotne uznano także potencjalne negatywne wpływy na pracowników Grupy w obszarze bezpieczeństwa i higieny pracy związane z oddziaływaniem na zdrowie i życie pracowników, co wynika bezpośrednio z charakteru stanowisk pracy na kolei. Ponadto, w związku z ograniczonym zakresem wdrożenia i znajomości Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej w Grupie, zidentyfikowano jeden potencjalnie negatywny wpływ w obszarze zapobiegania przemocy w miejscu pracy.

Analiza podwójnej istotności wykazała jeden pozytywny wpływ Grupy związany z wysokim poziomem uzwiązkowania i możliwościami współdecydowania pracowników o warunkach pracy. Przeprowadzony w trakcie analizy podwójnej istotności dialog z zainteresowanymi stronami ujawnił jednak też potencjalny negatywny wpływ wiążący się z możliwością występowania dyskryminacji ze względu na brak przynależności lub chęć zmiany członkostwa w związku zawodowym, który uznano za istotny.

Obok wspomnianych wyżej ryzyk, GK PKP CARGO narażona jest także na ryzyko utraty pracowników związane z występowaniem luki pokoleniowej oraz nieodpowiednią polityką wynagrodzeń i szkoleniową, co może przekładać się na zwiększone koszty rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników we wszystkich trzech perspektywach czasowych. Zidentyfikowane ryzyka nie odnoszą się do określonych grup osób.

Wykaz wszystkich zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans na własne zasoby pracownicze znajduje się w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2, w części SBM-3 – Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym.

Grupa nie zidentyfikowała w 2024 roku istotnych wpływów na pracowników wynikających z planów przejścia mających na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz zwiększenie ekologicznego i neutralnego dla ochrony klimatu charakteru działalności. Grupa nie prowadzi jej też na obszarach o zwiększonym ryzyku pracy dzieci czy pracy przymusowej lub obowiązkowej.



S1-1

Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi

W GK PKP CARGO zidentyfikowane wpływy na pracowników własnych są zarządzane na podstawie przyjętych regulacji wewnętrznych – są one przyjmowane bądź na poziomie całej Grupy, bądź poszczególnych spółek tworzących organizację.

Za wdrożenia zapisów regulacji grupowych odpowiedzialność ponosi Zarząd jednostki dominującej. W przypadku dokumentów przyjętych w spółkach – odpowiedzialność za wdrożenie ponoszą zarządy tych spółek.

Kwestie pracownicze są we wszystkich spółkach Grupy adresowane przez Kodeks Etyki. W części Relacje między nami dokument podkreśla zobowiązanie Grupy do przestrzegania podstawowych praw człowieka zgodnie z międzynarodowymi konwencjami, wykluczając jakiegokolwiek formy pracy przymusowej, współczesnego niewolnictwa oraz wykorzystywania pracy dzieci. Zakazane jest zatrudnianie osób poniżej 15 roku życia oraz angażowanie młodocianych (poniżej 18 lat) w prace niebezpieczne, nadgodziny czy zmiany nocne.

Relacje wewnętrzne w firmie opierają się na uczciwości, otwartości, wzajemnym szacunku i zaufaniu. Grupa deklaruje równy dostęp do zatrudnienia, awansu oraz możliwości rozwoju zawodowego i osobistego, a wszelkie konflikty rozwiązywane są poprzez rzeczowy dialog. Kodeks zabrania jakiegokolwiek formy dyskryminacji i molestowania. Szczególnie piętnowany jest nepotyzm, rozumiany jako wykorzystywanie pozycji zawodowej do faworyzowania członków rodziny kosztem kompetencji innych osób. Pracownicy

mają obowiązek dbać o majątek spółki, korzystać z niego wyłącznie w celach służbowych, chronić poufne informacje oraz przestrzegać przepisów BHP. W kontaktach zewnętrznych wymagany jest profesjonalizm, udzielanie prawdziwych informacji oraz reagowanie na każde naruszenie etyki firmowej. Więcej informacji na temat Kodeksu – wraz z danymi dotyczącymi zewnętrznych standardów, zakresu, współpracy z interesariuszami oraz sposobów udostępniania regulacji – znajduje się w niniejszym oświadczeniu w części G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna.

W PKP CARGO kwestie relacji z pracownikami reguluje także Polityka Personalna. Choć część zapisów dokumentu nie uwzględnia tymczasowych zmian wynikających z postępowania sanacyjnego, zgodnie zapisami Polityki Spółka m.in.:

- dba o rozwój zawodowy swoich pracowników poprzez programy szkoleń, adaptacji zawodowej, staże oraz stypendia,
- w sposób kompleksowy podchodzi do kwestii zdrowia i bezpieczeństwa, promując kulturę bezpieczeństwa, prowadząc regularne szkolenia i badania oraz oferując świadczenia zdrowotne i socjalne dla pracowników i ich rodzin; Spółka utrzymuje niską rotację pracowników dzięki atrakcyjnym warunkom zatrudnienia, stałym możliwościom rozwoju oraz promocji zawodowej w ramach wewnętrznych procesów rekrutacyjnych,
- prowadzi partnerski dialog społeczny w ramach regularnej komunikacji z przedstawicielami pracowników,
- uwzględnia w codziennym działaniu kwestie uczciwych praktyk rynkowych, ochrony środowiska oraz propaguje równe traktowanie i różnorodność wśród swoich pracowników i otoczenia biznesowego.

Dodatkowo jednostka dominująca w Grupie PKP CARGO przyjęła Politykę Antymobbingową i Antydyskryminacyjną. Określa ona zasady przeciwdziałania zjawiskom mobbingu i dyskryminacji, w tym molestowania, również seksualnego w miejscu pracy. Zgodnie z jej zapisami Spółka nie toleruje psychicznego, fizycznego oraz seksualnego dręczenia pracowników, jak również żadnych innych przejawów przemocy w miejscu zatrudnienia. Pracownicy nie mogą być dyskryminowani ze względu na jakiekolwiek kryterium, w sposób bezpośredni lub pośredni. Każdy pracownik zobowiązany jest do równego traktowania innych osób zatrudnionych. Polityka jest również zobowiązaniem Spółki do podejmowania działań:

- **prewencyjnych**, mających na celu przeciwdziałanie mobbingowi i dyskryminacji, w szczególności poprzez prowadzenie polityki informacyjnej i bieżące monitorowanie stosunków społecznych panujących wśród pracowników,
- **interwencyjnych**, zmierzających do natychmiastowego wyeliminowania mobbingu i dyskryminacji, zniwelowania ich skutków, zapobieżenia powstaniu takich zjawisk w przyszłości oraz stosowania odpowiednich sankcji w stosunku do osób odpowiedzialnych za takie praktyki.

Dokument został w 2024 roku udostępniony pracownikom zarówno w formie papierowej, jak i poprzez intranet Spółki.

Kwestie wpływów związanych z bezpieczeństwem pracy są w PKP CARGO opisane w Polityce w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Dokument zobowiązuje organizację do tworzenia – w konsultacji z pracownikami – bezpiecznych

i ergonomicznych warunków pracy, zapobiegania wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym zgodnie z wymaganiami prawnymi poprzez ustalanie, respektowanie procedur postępowania chroniących życie i zdrowie pracowników.

Za wdrożenie Polityki w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania odpowiada Zarząd Spółki. Dokument oparty jest na wymaganiach norm PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-EN ISO 14001:2015-9, PN-EN/IEC 27001:2017-06 oraz PN-ISO 45001:2018-06. Spółka udostępnia Politykę na swojej stronie internetowej, natomiast Księga Zintegrowanego Systemu Zarządzania realizująca zapisy Polityki jest udostępniona pracownikom w intranecie.

Dodatkowo związki ze zidentyfikowanymi wpływami dotyczącymi BHP ma w PKP CARGO także Polityka biznesu społecznie odpowiedzialnego. Na jej podstawie Spółka prowadzi m.in. kampanię „Kierunek: Bezpieczni w pracy”, wzmacniającą kulturę bezpiecznego miejsca pracy i kształtującą postawy sprzyjające bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków, a także program Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe. Zapewnia on eksperckie wsparcie psychologiczne dla pracowników uczestniczących w wypadkach kolejowych oraz znajdujących się w trudnych sytuacjach prywatnych wpływających na kondycję psychiczną i poziom koncentracji.

Zagadnienia dotyczące poszanowania praw człowieka w GK PKP CARGO są uregulowane m.in. w Kodeksie Etyki. W niniejszym raporcie kwestie te są szczegółowo opisane w części G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna. Przyjęte w Grupie regulacje zapewniają m.in.

- poszanowanie godności pracowników oraz respektowanie ich uprawnień,
- zakaz mobbingu i dyskryminacji,
- równe traktowanie w zatrudnieniu,
- prawo do bezpiecznych i higienicznych warunków pracy,

- prawo do wypoczynku,
- zaspokajanie socjalnych i kulturalnych potrzeb pracowników.

W niektórych spółkach zależnych Grupy, oprócz dokumentów obowiązujących w całej organizacji, przyjęto także szczegółowe regulacje związane z obszarem pracowniczym. Wszystkie spółki wdrożyły regulacje związane z BHP, inne polityki dotyczące wpływów na pracowników przyjęto m.in. w PKP CARGO (Polityka personalna), PKP CARGO TERMINALE (Regulamin pracy) oraz PKP CARGO SERVICE (Procedura Antymobbingowa i Antydyskryminacyjna).

Ewentualne naruszenia praw człowieka dotyczących pracowników własnych są w organizacji rozpatrywane zgodnie z Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO.

W PKP CARGO współpraca z pracownikami odbywa się przede wszystkim za pośrednictwem ich umocowanych przedstawicieli z organizacji związkowych – Spółka respektuje Konwencje MOP, Kodeks pracy oraz ustawodawstwo krajowe w tym zakresie.

Z organizacjami związkowymi konsultowane są regulacje wewnętrzne dotyczące praw i obowiązków pracowniczych. Pomimo procesu restrukturyzacyjnego, kierownictwo Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron, który uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji, jak również czynnik sprzyjający rozwojowi biznesowemu oraz zachowaniu miejsc pracy.

W Grupie w 2024 roku nie obowiązywały regulacje związane z włączeniem lub działaniami na rzecz grup szczególnie narażonych na marginalizację wśród własnych zasobów pracowniczych.

S1-2

Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów

GK PKP CARGO konsultuje swoje decyzje związane z istotnymi wpływami na pracowników. Jedynym reprezentantem osób zatrudnionych w kontaktach z pracodawcą są organizacje związkowe – ich znaczenie i rolę w jednostce dominującej podkreśla wysoki stopień uzwiązkowienia wśród pracowników oraz partycypacja w zarządzaniu Spółką poprzez delegowanie przedstawicieli do organów korporacyjnych.

Współpraca z przedstawicielami pracowników dotyczy w szczególności modyfikacji regulacji obowiązujących w Spółce pod kątem oczekiwań załogi, a zarazem bieżących potrzeb oraz możliwości pracodawcy. Konsultacje obejmują m.in.:

- uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakładowego funduszu świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tego funduszu,
- uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach BHP i nadzór nad SIP,
- konsultowanie zamiaru wypowiedzenia, rozwiązania lub zmiany treści umowy o pracę i uzgadnianie zmian w zakresie stosunku pracy osób objętych szczególną ochroną,
- udział w procedurze wymierzania kar porządkowych.

Dodatkowo, w uzgodnieniu z przedstawicielami pracowników, Spółka podejmuje inicjatywy i działania mające na celu usprawnienie oraz podnoszenie efektywności pracy z uwzględnieniem aktualnych tendencji rynkowych.

Ze względu na strukturę PKP CARGO, dialog społeczny odbywa się na dwóch poziomach:

- na szczeblu zakładowym – pomiędzy dyrektorem Zakładu Spółki, a zakładowymi i międzyzakładowymi organizacjami związkowymi,
- na szczeblu PKP CARGO – pomiędzy prezesem Zarządu, a ponadzakładowymi organizacjami związkowymi oraz organizacjami szczebla zakładowego.

Współpraca ze związkami zawodowymi jest procesem ciągłym, a rozmowy odbywają się stosownie do potrzeb i zgłaszanych przez pracowników postulatów.

W 2024 roku Zarząd PKP CARGO prowadził intensywny dialog z organizacjami związkowymi z tytułu podjętych działań restrukturyzacyjnych. Przedstawicielom pracowników prezentowane były propozycje zmian mających na celu utrzymanie działalności jednostki dominującej oraz niezbędnych miejsc pracy. Za zapewnienie współpracy ze stroną związkową odpowiedzialność w PKP CARGO ponosi Prezes Zarządu. Spółka nie zawarła globalnych lub lokalnych umów z przedstawicielami pracowników dotyczących poszanowania praw człowieka. Nie wdrożono również ogólnego procesu współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi w celu uzyskania wglądu w opinie osób, które mogą być szczególnie podatne na wpływy lub zmarginalizowane – jednak wprowadzona Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna oraz funkcjonująca w PKP CARGO instytucja Mężów zaufania pozwala Spółce stwierdzić, jakiego typu naruszenia są zgłaszane przez pracowników.

Skuteczność współpracy z pracownikami jest w PKP CARGO oceniana wypracowywanymi wspólnymi stanowiskami. Efektem negocjacji, zarówno na szczeblu zakładowym, jak i ponadzakładowym, są porozumienia oraz uzgodnienia dotyczące regulacji pracowniczych.

Współpraca z własnymi pracownikami ma miejsce również w pozostałych spółkach zależnych Grupy PKP CARGO:

PKP CARGOTABOR współpracuje z własnymi zasobami pracowniczymi głównie poprzez konsultacje ze związkami zawodowymi, zwłaszcza na etapie tworzenia wewnętrznych regulacji dotyczących pracowników. Ich opinie są uwzględniane przy podejmowaniu decyzji dotyczących ich samych, a skuteczność tej współpracy jest oceniana poprzez jakość dialogu ze związkami zawodowymi. W spółce obowiązuje Zbiorowy Układ Pracy, jednak firma nie podejmuje działań mających na celu poznanie opinii grup szczególnie podatnych na marginalizację.

CARGOTOR nie posiada wdrożonej szczegółowej polityki dotyczącej współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi, a stosowane są jedynie standardowe zasady wynikające z Kodeksu pracy oraz normy wewnętrzne, takie jak Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, Polityka antymobbingowa i Kodeks etyki. Zarządzanie opiera się na ogólnych regulacjach prawnych, a kwestie szczególnie wrażliwych grup pracowniczych regulowane są podstawowymi dokumentami. Firma deklaruje zgodność Polityki Personalnej z międzynarodowymi standardami dotyczącymi konfliktów interesów i przestrzegania praw człowieka oraz posiada procedurę reagowania na wypadki przy pracy, jednak nie wdrożyła kompleksowego systemu zarządzania bezpieczeństwem pracy, opierając działania na ogólnych przepisach Prawa Pracy oraz instrukcjach i decyzjach zarządu.

W PKP CARGO CONNECT współpraca z pracownikami odbywa się za pośrednictwem dwóch związków zawodowych, które konsultują wewnętrzne regulacje dotyczące spraw pracowniczych, m.in. Fundusz Świadczeń Socjalnych oraz procedury dotyczące naruszeń prawa. Proces ten realizowany jest zgodnie z Kodeksem pracy i Ustawą o związkach zawodowych na podstawie porozumienia z 2016 r. za pośrednictwem Biura Personalnego. Spółka nie posiada globalnych porozumień dotyczących praw człowieka, nie prowadzi odrębnej oceny skuteczności współpracy z pracownikami oraz nie identyfikuje szczególnych grup pracowniczych podatnych na marginalizację, opierając się wyłącznie na ogólnych regulacjach prawnych.

PKP CARGO INTERNATIONAL umożliwia pracownikom bezpośrednią komunikację z kierownictwem poprzez standardowe kanały (e-mail, intranet, kontakt osobisty) oraz związki zawodowe i odbywa się ona na bieżąco. Odpowiedzialność operacyjną za nadzór nad tą współpracą ponoszą Dyrektor HR oraz Dyrektor Prawny. Spółka ocenia efektywność współpracy podczas regularnych spotkań z pracownikami i przedstawicielami związków zawodowych, działając zgodnie z obowiązującym układem zbiorowym oraz wewnętrznymi zasadami.

PKP CARGO TERMINALE uwzględnia opinie swoich pracowników, szczególnie w obszarach usprawniania procesów przeładunkowych, konsultując z nimi rozwiązania zapewniające szybszą i zgodną z przepisami BHP realizację zadań. Firma pozytywnie ocenia swoją współpracę z personelem, doceniając ich zaangażowanie i terminowe wykonywanie zadań, jednak nie posiada formalnych wytycznych dotyczących współpracy. Komunikacja z pracownikami odbywa się głównie na codziennych odprawach przedmiotowych.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO współpracuje z własnymi pracownikami za pośrednictwem związków zawodowych. Zarząd spółki pełni funkcję najwyższego organu odpowiedzialnego za zapewnienie, aby współpraca ta była realizowana.

S1-3

Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze

Kwestie środków naprawczych związanych z istotnym negatywnym wpływem na pracowników w GK PKP CARGO są realizowane na poziomie poszczególnych spółek, które – w przypadku stwierdzenia negatywnego wpływu – opracowują środki zaradcze dostosowane do charakteru i okoliczności sytuacji.

W jednostce dominującej, w zakresie negatywnego wpływu na osoby zatrudnione dotyczącego dyskryminacji i mobbingu, obowiązuje Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna. Wprowadza ona procedury i środki zaradcze w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – każde naruszenie Polityki powinno być wniesione do Męża zaufania, który wstępnie je bada i może zaproponować

PKP CARGO SERVICE prowadzi regularny dialog ze swoimi pracownikami oraz związkami zawodowymi. Komunikacja odbywa się poprzez cotygodniowe odprawy z pracownikami oraz kwartalne spotkania ze związkami zawodowymi. Kierownictwo wyższego szczebla, w tym prezes spółki, uczestniczy bezpośrednio w tych spotkaniach, omawiając bieżące problemy oraz uwzględniając opinie pracowników przy opracowywaniu polityk kadrowo-płacowych.

rozwiązanie problemu. W przypadku przyjęcia propozycji przez wszystkie osoby zainteresowane, Mąż zaufania sporządza raport ze sprawy dla Komisji antymobbingowej. Jeśli porozumienia nie ma – sprawą zajmuje się Komisja. Po zakończeniu postępowania sporządza ona protokół z opisem ustaleń, wnioskami i podjętymi działaniami. W protokole zamieszcza się informację o możliwości skierowania sprawy do sądu. Protokół doręczany jest wszystkim osobom zainteresowanym oraz pracodawcy.

Jeżeli sytuacja wymaga konsultacji diagnostyczno-terapeutycznej, pracownikowi przysługuje pomoc psychologa lub lekarza psychiatry na koszt pracodawcy.

Grupa ustanowiła też specjalne kanały, za pomocą których pracownicy mogą zgłaszać swoje wątpliwości lub potrzeby. Kwestia ta unormowana jest w Regulaminie zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO. Opis regulacji oraz informacje na temat rozpatrywania skarg znajdują się w niniejszym oświadczeniu w części G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna. Regulamin został udostępniony pracownikom w intranecie spółek tworzących Grupę.

Śledzeniem i monitorowaniem zgłoszeń zajmuje się Wydział Compliance PKP CARGO. Raz w roku raportuje on do Zarządu jednostki dominującej

oraz Komitetu Audytu Rady Nadzorczej kwestie funkcjonowania Kodeksu etyki, podsumowując zgłoszone naruszenia Kodeksu oraz podjęte działania naprawcze. Spółki Grupy nie wdrożyły procesów pozwalających na ocenę zaufania pracowników do kanałów zgłaszania nieprawidłowości.

Jednostka dominująca w Grupie PKP CARGO wprowadziła dodatkowo Procedurę ochrony sygnalistów. Zgodnie z jej zapisami każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a dana spółka zobowiązuje się do ich niepodejmowania. Własne regulacje związane z ochroną sygnalistów wdrożyły wszystkie spółki zależne w Grupie.



S1-4

Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na własne zasoby pracownicze oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z własnymi zasobami pracowniczymi oraz skuteczność tych działań

Spółki GK PKP CARGO podejmowały własne działania związane ze zidentyfikowanymi wpływami na pracowników organizacji.

W jednostce dominującej, w zakresie negatywnego wpływu na poczucie bezpieczeństwa zatrudnienia związanego z działaniami sanacyjnymi i procesem zwolnień grupowych oraz ryzyka postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń, działania w okresie sprawozdawczym skupiały się na intensywnym dialogu społecznym rozpoczętym w maju 2024 roku. Spółka regularnie informowała o bieżącej sytuacji związki zawodowe poprzez oficjalne pisma i komunikaty. Niezwłocznie też udzielane były odpowiedzi na kierowane przez nie pytania.

PKP CARGO opracowało i zaprezentowało organizacjom związkowym propozycje zmian, których celem była poprawa sytuacji w spółce i zachowanie niezbędnych miejsc pracy – wszystkie te działania i decyzje Zarządu były podejmowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Spółka przeprowadziła też głęboką analizę zachodzących w organizacji procesów, stwierdzając, że nie dysponowała pracą dla wszystkich zatrudnionych pracowników. Analiza pozwoliła na uściślenie zapotrzebowania na określone stanowiska pracy i dostosowanie struktury zatrudnienia w konkretnych

grupach zawodowych. Przeprowadzone zwolnienia grupowe dotyczyły całej załogi, nie obejmowały jednej grupy wiekowej lub konkretnej przynależności związkowej.

Spółka przygotowała również kompleksowy program wsparcia dla pracowników objętych procesem zwolnień grupowych – pracownicy odchodzący z firmy mogli z niego skorzystać także po okresie wypowiedzenia. Formy wsparcia oferowane zwalnianym pracownikom obejmowały m.in.:

- podpisanie listów intencyjnych z firmami z branży TSL potencjalnie zainteresowanymi włączeniem odchodzących pracowników we własne procesy rekrutacji i w ich następstwie podjęcie przez nich pracy; dodatkowo Spółka zorganizowała otwarte spotkania pracowników z tymi firmami, umożliwiając uzyskanie szczegółowych informacji o ofertach. Takie targi pracy zostały zorganizowane w siedzibie każdego zakładu Spółki i dodatkowo w sekcjach w małych miejscowościach, gdzie zgłoszono takie zapotrzebowanie,
- możliwość skorzystania z telefonicznego wsparcia psychologicznego,
- wsparcie w przygotowaniu dokumentów aplikacyjnych oraz przygotowanie do rozmów kwalifikacyjnych (symulacje rozmów rekrutacyjnych),
- szkolenia z obsługi programów biurowych,

- opracowanie i udostępnienie odchodzącym pracownikom poradnika zawierającego wskazówki dotyczące autoprezentacji w trakcie procesu rekrutacji oraz informacje o metodach poszukiwania pracy,
- uruchomienie dedykowanej skrzynki e-mail, na którą pracownicy mogli wysyłać pytania dotyczące zwolnień grupowych,
- konsultacje z pracownikami ZUS oraz pośrednikiem z Urzędu Pracy i dedykowanym pośrednikiem pracy – zaprezentowanie sytuacji na lokalnym rynku pracy, aktualnie realizowanymi programami oraz możliwościami podniesienia lub uzupełnienia posiadanych kwalifikacji.

PKP CARGO podejmowało w 2024 roku również działania w zakresie negatywnego wpływu na pracowników poprzez niewypłacanie świadczeń należnych zwalnianym grupowo pracownikom oraz ryzyk – obsługi kosztów pożyczki z FGŚP na wypłatę zaległych należności wynikających z procesu zwolnień oraz nakazów płacowych i kar nałożonych przez Państwową Inspekcję Pracy w związku z zaległymi należnościami. Po sądowej decyzji o otwarciu postępowania sanacyjnego, Spółka uzyskała możliwość sfinansowania kosztów zwolnień grupowych ze środków FGŚP, a pożyczka z Funduszu znacząco przyspieszyła otrzymanie pieniędzy przez byłych pracowników z tytułu nagród, odpraw, ekwiwalentów oraz innych należności powstałych w efekcie przeprowadzonych zwolnień. Pozyskana transza pomocy, w połączeniu ze środkami własnymi Spółki, pozwoliła na wypłatę większości zaległych na koniec października 2024 roku należności wynikających z procesu zwolnień grupowych.

W 2024 roku problemy finansowe PKP CARGO spowodowały również konieczność podjęcia decyzji o wstrzymaniu wypłaty niektórych bieżących świadczeń, w tym nagród jubileuszowych czy odpraw emerytalnych. Kwestie te były kontrolowane przez Państwową Inspekcję Pracy, która wydała nakazy płatnicze, ale nie nałożyła na Spółkę grzywny.

Jednostka wypowiedziała również w czerwcu 2024 roku Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, co zostało w procesie analizy podwójnej istotności uznane za negatywny wpływ na warunki pracy pracowników. Jednocześnie postanowienia ZUZP przestaną obowiązywać w czerwcu 2026 roku – w 2024 roku określone w nim warunki pracy pozostawały w mocy. Rozpoczęcie rokowań ze stroną społeczną w zakresie wypracowania zapisów nowego ZUZP możliwe będzie po złożeniu do sądu Planu restrukturyzacyjnego.

Analiza podwójnej istotności wykazała również pozytywny wpływ GK PKP CARGO związany z możliwością współdecydowania pracowników o środowisku i warunkach pracy poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia oraz potencjalny negatywny wpływ dotyczący dyskryminacji osób ze względu na brak przynależności lub chęć zmiany członkostwa w związku zawodowym. Działania PKP CARGO związane z tymi wpływami skupiały się w okresie sprawozdawczym na cyklicznych rozmowach negocjacyjnych ze stroną związkową, ukierunkowanych na zapewnienie spokoju społecznego i stabilizację sytuacji Spółki oraz zapewnianie możliwości prowadzenia efektywnej działalności biznesowej. Jednocześnie zgodnie z zapisami Ustawy o związkach zawodowych organizacje związkowe są niezależne w swojej działalności statutowej od pracodawców, dlatego

PKP CARGO nie ma prawa ingerować w stosunki pomiędzy organizacją a jej członkami.



PKP CARGO podejmowała także w 2024 roku działania związane z potencjalnie negatywnymi wpływami na zdrowie i bezpieczeństwo pracy. Prowadzona jest stała analiza przyczyn powstawania wypadków przy pracy, a wyniki raportowane są kwartalnie do Zarządu. Co sześć miesięcy sporządzany jest szczegółowy raport BHP dla Spółki. Dodatkowo comiesięczne meldunki dotyczące wypadków przy pracy przekazywane są dyrektorom poszczególnych Zakładów. Służby BHP systematycznie przeprowadzają kontrole i przeglądy stanowisk pracy oraz monitorują stan infrastruktury kolejowej w miejscach wykonywania pracy przez pracowników Spółki, zgłaszając zarządom konieczność usunięcia wykrytych nieprawidłowości. Prowadzony jest również stały nadzór nad realizacją planów poprawy warunków pracy oraz organizowane są cykliczne szkolenia BHP. Od 2018 roku realizowany jest program „Kierunek: Bezpieczni w pracy”, który ma na celu propagowanie zasad bezpiecznej pracy wśród pracowników PKP CARGO.

W zakresie potencjalnego negatywnego wpływu na pracowników wskutek ograniczonego zakresu wdrożenia i znajomości Polityki Antymobbingowej i Antydyskryminacyjnej, PKP CARGO poinformowało pracowników o wprowadzeniu regulacji, a jej tekst został udostępniony w formie papierowej pracownikom na stanowiskach robotniczych oraz w formie elektronicznej w firmowym intranecie.

Spółka PKP CARGO podejmowała także w 2024 roku następujące działania związane z ryzykiem luki pokoleniowej oraz utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym:

- Bieżące rekrutacje – w pierwszej połowie 2024 roku prowadzono procesy rekrutacyjne zgodnie z bieżącymi potrzebami organizacji, co umożliwiło uzupełnienie stanowisk wymagających szczególnych kompetencji zawodowych, takich jak maszynista, rewident czy manewrowy.
- Szkolenia od podstaw – nowozatrudnieni pracownicy mieli możliwość przejścia odpowiednich szkoleń zawodowych, których celem było zapewnienie właściwego przygotowania i wdrożenia do pełnienia kluczowych funkcji w Spółce.
- Reorganizacja struktury zatrudnienia – w wyniku analiz przeprowadzonych w 2024 roku, które wykazały nadmiar zatrudnienia w stosunku do faktycznych potrzeb przewozowych, przeprowadzono reorganizację struktury zatrudnienia w celu dopasowania liczby pracowników w konkretnych grupach zawodowych do rzeczywistych potrzeb Spółki oraz uproszczenie procesów.
- Wstrzymanie działań wspierających zatrudnienie – ze względu na trudną sytuację finansową, Spółka zaprzestała takich aktywności, jak współpraca ze szkołami czy udział w targach pracy, co ograniczyło możliwości pozyskiwania nowych pracowników na wcześniejszym etapie ich edukacji zawodowej.
- Polityka wynagrodzeń – obowiązujące regulacje wynagrodzeniowe pozostawiono bez zmian, jednak wypowiedzenie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy z 2004 roku stworzyło szansę na opracowanie bardziej nowoczesnych rozwiązań, mogących ograniczyć ryzyko utraty pracowników spowodowane niewłaściwą polityką wynagrodzeń.

Działania te podejmowane były z myślą o utrzymaniu odpowiedniego poziomu kompetencji pracowników, minimalizacji ryzyk związanych z luką pokoleniową oraz kosztami rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników, a także z uwagi na dostosowanie zatrudnienia do realnych potrzeb biznesowych Spółki. Jednocześnie, aby zminimalizować ryzyko luki pokoleniowej, działania rekrutacyjne w kolejnych latach będą koncentrować się na pozyskaniu młodszych pracowników, co ma umożliwić transfer wiedzy w organizacji. Jednostka zaplanowała także prace nad aktualizacją siatki płac oraz stworzeniem nowych regulacji dających możliwość zatrudniania pracowników z dużym potencjałem zawodowym.

W PKP CARGO oraz pozostałych spółkach zależnych nie wdrożono formalnych procesów śledzenia i oceny skuteczności działań i inicjatyw w zakresie zidentyfikowanych wpływów oraz identyfikacji potrzebnych działań.

Oświadczenie o zrównoważonym rozwoju Grupy PKP CARGO za rok 2024 jest pierwszym tego typu dokumentem opartym na pełnych danych zgodnych ze standardami ESRS – w związku z tym nie jest możliwe ujawnienie informacji ilościowych i jakościowych dotyczących postępu działań lub planów działań ujawnionych w poprzednich okresach. Grupa nie dysponuje również danymi umożliwiającymi zaraportowanie obecnych i przyszłych zasobów finansowych związanych z działaniami związanymi ze zidentyfikowanymi wpływami na własne zasoby pracownicze.

S1-5

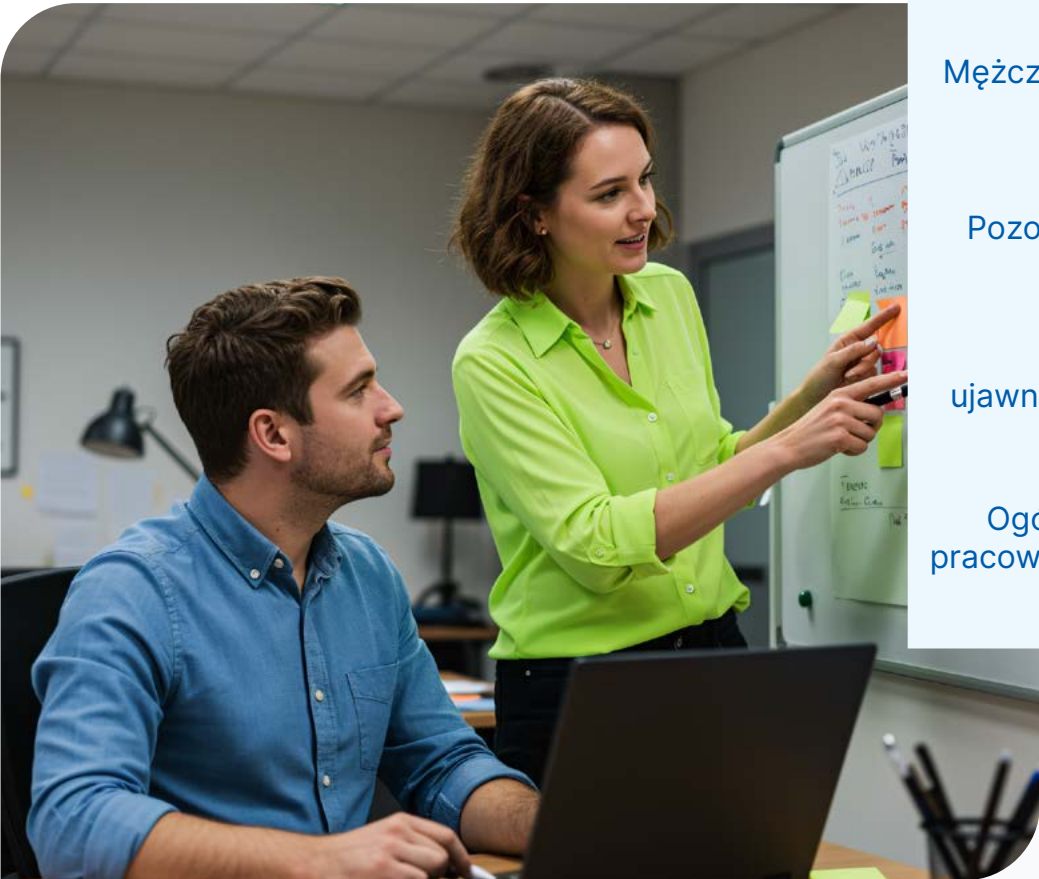
Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami

GK PKP CARGO nie wyznaczyła obowiązujących we wszystkich spółkach celów związanych ze wszystkimi istotnymi wpływami na pracowników.

W Spółce wyznaczono cele związane z wpływami na bezpieczeństwo i higienę pracy. Są one ujęte m.in. w Polityce Zintegrowanego Systemu Zarządzania i należą do nich przede wszystkim:

- ciągłe podejmowanie działań zmierzających do ograniczania liczby wypadków przy pracy, chorób zawodowych oraz zdarzeń potencjalnie wypadkowych,
- ograniczanie liczby osób pracujących w warunkach narażenia na czynniki szkodliwe, niebezpieczne i uciążliwe wraz z wnioskami zmierzającymi do usunięcia bądź ograniczenia zagrożeń,
- właściwy dobór ochron zbiorowych lub indywidualnych powodujących zapobieganie zagrożeniom życia i zdrowia pracowników,
- poprawy warunków pracy,
- propagowanie właściwej kultury bezpieczeństwa pracy,
- podnoszenie kwalifikacji pracowników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy,
- wdrażanie nowych norm BHP na stanowiskach pracy,
- promowanie wśród pracowników aktywności fizycznej (zajęcia sportowe, karty sportowe).

Cele związane z bezpieczeństwem i zdrowiem pracowników mają charakter względny i nie mają wyznaczonych poziomów docelowych ani wartości bazowych. Ich realizacja w Spółce przebiega w trybie ciągłym, a wyznaczenie celów opierało się na wiedzy i doświadczeniu zespołów BHP jednostki oraz zewnętrznych i wewnętrznych normach BHP. W procesie wyznaczania celów nie uczestniczyły zainteresowane strony. Cele nie zmieniały się w trakcie okresu sprawozdawczego, nie zostały też wyznaczone cele pośrednie lub tymczasowe.



S1-6

Charakterystyka pracowników jednostki

Charakterystyka pracowników Grupy odnosi się do ośmiu spółek objętych niniejszym oświadczeniem zrównoważonego rozwoju. Na koniec 2024 roku w Grupie PKP CARGO zatrudnione na umowę o pracę były 14 734 osoby – 11 291 mężczyzn (77%) oraz 3 443 kobiet (23%).

Poniższa tabela prezentuje liczbę osób zatrudnionych na 31.12.2024 r. Liczba pracowników podawana jest w przeliczeniu na liczbę pracowników – nie na ekwiwalent pełnego czasu pracy. W liczbie pracowników uwzględniono pracowników etatowych, czynnych.

Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na płeć

	PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	Grupa PKP CARGO S.A.
Kobiety 	7 269	11 291
Mężczyźni 	2 517	3 443
Pozostali 	0	0
Nie ujawniono 	0	0
Ogółem pracownicy 	9 786	14 734

W Grupie nie było w 2024 roku pracowników, którzy zadeklarowali płeć inną niż mężczyzna/kobieta, bądź nie zdecydowali się na ujawnienie płci.

Liczba pracowników na dzień 31.12.2024 r. jest zgodna z liczbą pracowników raportowaną w rozdziale 3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia w Sprawozdaniu Zarządu z działalności PKP CARGO oraz Grupy PKP CARGO.

W 2024 roku 90% pracowników Grupy było zatrudnionych w Polsce. Pozostałe 10% stanowiły osoby pracujące w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL, jedynym podmiocie w ramach Grupy PKP CARGO S.A. zatrudniającym pracowników poza granicami kraju. Pracownicy PKP CARGO International wykonują swoje obowiązki na terenie Czech, Słowacji i Węgier.

Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na kraje

Kraj	Grupa PKP CARGO S.A.
Polska	13 322
Pozostałe: Czechy, Słowenia, Węgry	1 412
Pracownicy ogółem	14 734

Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na rodzaj umowy oraz płeć

	Kobiety	Mężczyźni	Pracownicy ogółem
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji			
Całkowita liczba pracowników	2 517	7 269	9 786
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	2 419	7 065	9 484
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	98	204	302
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy	2 508	7 235	9 744
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy	8	34	42
Grupa PKP CARGO S.A.			
Całkowita liczba pracowników	3 387	11 347	14 734
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	3 224	10 743	13 967
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	170	597	767
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy	3 314	10 608	13 922
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy	73	739	812



Wskaźniki rotacji

W ciągu roku Grupa Kapitałowa odnotowała odejście 5 752 pracowników, a wskaźnik rotacji wyniósł 31,08% i został obliczony jako stosunek liczby pracowników, którzy odeszli w ciągu roku, do uśrednionej liczby zatrudnionych pracowników¹.

Liczba pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku w podziale na rodzaj umowy oraz płeć

	2024
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	
Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym	4 723
Wskaźnik rotacji w 2024 roku	36,62%
Grupa PKP CARGO S.A.	
Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym	5 752
Wskaźnik rotacji w 2024 roku	31,08%

Wysoki wskaźnik rotacji w 2024 roku wynika z przeprowadzonych zwolnień grupowych w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz innych odejść naturalnych pracowników (np. emerytury, rozwiązanie stosunku pracy przez pracownika).

Źródłem prezentowanych danych są wewnętrzne systemy raportowania HR oraz wewnętrzne procesy gromadzenia danych przez Grupę. Pomiar metryk nie został poddany walidacji przez dodatkowy niezależny podmiot zewnętrzny. Informacja ta dotyczy wszystkich metryk zawartych w części S1 Własne zasoby pracownicze.

¹ W wyliczeniach średniej liczby zatrudnienia uwzględniono pracowników czynnych oraz pracowników przebywających na nieświadczeniu pracy.

S1-8

Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego

Wolność zrzeszania się jest jednym z podstawowych praw pracowników GK PKP CARGO.

Zarządy poszczególnych spółek należących do Grupy są zobowiązane do współpracy ze związkami zawodowymi m.in. w zakresie wdrażania Zakładowych Układów Zbiorowych Pracy oraz innych unormowań, które regulują warunki pracy i płacy, a także inne świadczenia przyznawane pracownikom, niezależnie od ich przynależności związkowej.

Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO S.A, objętych układem zbiorowym pracy oraz odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników, według krajów o znacznej liczbie zatrudnienia (w EOG), dane za 2024 rok

Kraje	Odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi pracy	Odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników
Polska	83%	100%
Pozostałe: Czechy, Słowenia, Węgry	90%	100%
Wszystkie kraje	83%	100%

Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO S.A. reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników według kraju dla krajów o znaczącej liczbie pracowników (w EOG), dane za 2024 rok

Grupa PKP CARGO S.A.		
Stopień pokrycia	Zakres rokowań zbiorowych	Dialog społeczny
	Pracownicy – EOG (w przypadku państw, w których jednostka ma >50 pracowników stanowiących >10% całkowitej liczby pracowników)	Reprezentacja w miejscu pracy (tylko EOG) (w przypadku państw, w których jednostka ma >50 pracowników stanowiących >10% całkowitej liczby pracowników)
0-19%		
20-39%		
40-59%		
60-79%		
80-100%	Polska	Polska

Grupa PKP CARGO nie jest stroną umów z pracownikami w sprawie reprezentacji przez Europejską Radę Zakładową (ERZ), Radę Zakładową Europejskiej Societas Europaea (SE) akcyjnej czy Radę Zakładową Societas Cooperativa Europaea (SCE).

S1-9

Mierniki różnorodności

W ramach raportowania mierników różnorodności Grupa prezentuje dane dotyczące struktur wiekowych pracowników w podziale na trzy grupy wiekowe. W trakcie analizy podwójnej istotności Grupa zidentyfikowała istotne ryzyko dotyczące

luki pokoleniowej i utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym, przekładające się na konieczność rekrutacji i przeszkolenia nowych pracowników.

Struktura wiekowa pracowników Grupy PKP CARGO S.A. w 2024 roku

Łączna liczba pracowników w podziale na grupy wiekowe	Dane dla 2024	
	liczba	odsetek
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji		
poniżej 30 lat	784	8%
od 30 do 50 lat	3 939	40,3%
powyżej 50 lat	5 063	51,7%
Grupa PKP CARGO S.A.		
poniżej 30 lat	1 294	8,8%
od 30 do 50 lat	6 204	42,1%
powyżej 50 lat	7 236	49,1%

Obecnie pracownicy powyżej 50 roku życia stanowią prawie połowę wszystkich pracowników Grupy. Aby minimalizować ryzyko luki pokoleniowej, spółka dominująca monitoruje poziom zatrudnienia i fluktuacji w grupie pracowników, którzy w ciągu najbliższych 5 lat nabędą prawa emerytalne (średnio ok 400 pracowników w skali roku). W odpowiedzi na potrzeby biznesowe, działania rekrutacyjne w kolejnych latach będą koncentrować

się na pozyskaniu młodszych pracowników oraz zapewnianiu transferu wiedzy w organizacji. Po zakończeniu procesu restrukturyzacji, środki na szkolenia przeznaczone będą w pierwszej kolejności na pozyskiwanie nowych kwalifikacji niezbędnych do realizacji zadań wynikających ze strategii i aktualnych celów biznesowych. Powyższe działania będą uwarunkowane kondycją finansową Spółki.

S1-10

Adekwatna płaca

Pracownicy zatrudnieni w Grupie otrzymują wynagrodzenie zgodnie z mającymi zastosowanie odpowiednimi wskaźnikami referencyjnymi, co oznacza, iż otrzymują płacę co najmniej równą (lub wyższą) minimalnemu wynagrodzeniu krajowemu.

S1-14

Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy

W GK PKP CARGO nie wdrożono jednolitego Systemu Zarządzania BHP – sposób organizacji tego obszaru jest zróżnicowany i ustalany na poziomie poszczególnych spółek. Jednocześnie wszyscy pracownicy Grupy są objęci systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych lub uznanych normach i wytycznych.

W 2024 roku w Grupie odnotowano jeden wypadek śmiertelny w wyniku urazów oraz chorób związanych z pracą.

W spółkach wydarzyło się 125 wypadków ogółem, z czego najwięcej – 63 – w jednostce dominującej. Wskaźnik wypadkowości wyniósł w 2024 roku 3,13.

Kluczowe wskaźniki zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A., dane za 2024 rok

Kategoria	Dane dla 2024	
Odsetek pracowników objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych i (lub) uznanych standardach lub wytycznych	100%	odsetek
Liczba ofiar śmiertelnych z powodu urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia związanego z pracą	1	liczba
Liczba i wskaźnik możliwych do zarejestrowania urazów związanych z pracą wśród pracowników:		
Liczba	125	liczba
Wskaźnik	3,13	Średnia liczba na milion przepracowanych godzin

Wszystkie spółki Grupy raportują kwestie BHP zgodnie z obowiązującymi przepisami. W jednostce dominującej wyniki analizy przyczyn wypadków są raportowane kwartalnie do Zarządu. Co pół roku sporządzany jest szczegółowy raport BHP. Dodatkowo co miesiąc meldunki dotyczące wypadków przy pracy przekazywane są dyrektorom poszczególnych Zakładów.

S1-17

Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw

W 2024 roku za pomocą kanałów do zgłaszania wątpliwości wpłynęło pięć skarg – trzy do PKP CARGO oraz po jednej do PKP CARGOTABOR oraz PKP CARGO SERVICE. Żadna skarga nie została zgłoszona do krajowych punktów kontaktowych ds. Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych, a na żadną ze spółek organizacji nie zostały nałożone grzywny lub kary związane z dyskryminacją i molestowaniem.

Grupa odnotowała jeden przypadek dyskryminacji – miał on miejsce w spółce PKP CARGO SERVICE. Sprawa dotyczyła złożonego przez pracownika zawiadomienia o nierównym traktowaniu w zatrudnieniu – powołana Komisja nie stwierdziła jednoznacznych działań mogących potwierdzić zgłoszenie, jednak mając na względzie uwarunkowania organizacyjne oraz informacje powzięte podczas postępowania, zaproponowano dodatkowe działania, które mogą wpłynąć m.in. na poprawę czytelności zapisów dotyczących przysługujących pracownikom świadczeń socjalnych ujętych w Regulaminie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

W Grupie PKP CARGO nie odnotowano w okresie sprawozdawczym poważnych incydentów dotyczących praw człowieka związanych z pracownikami.



> ESRS S2 Pracownicy w łańcuchu wartości

SBM-3

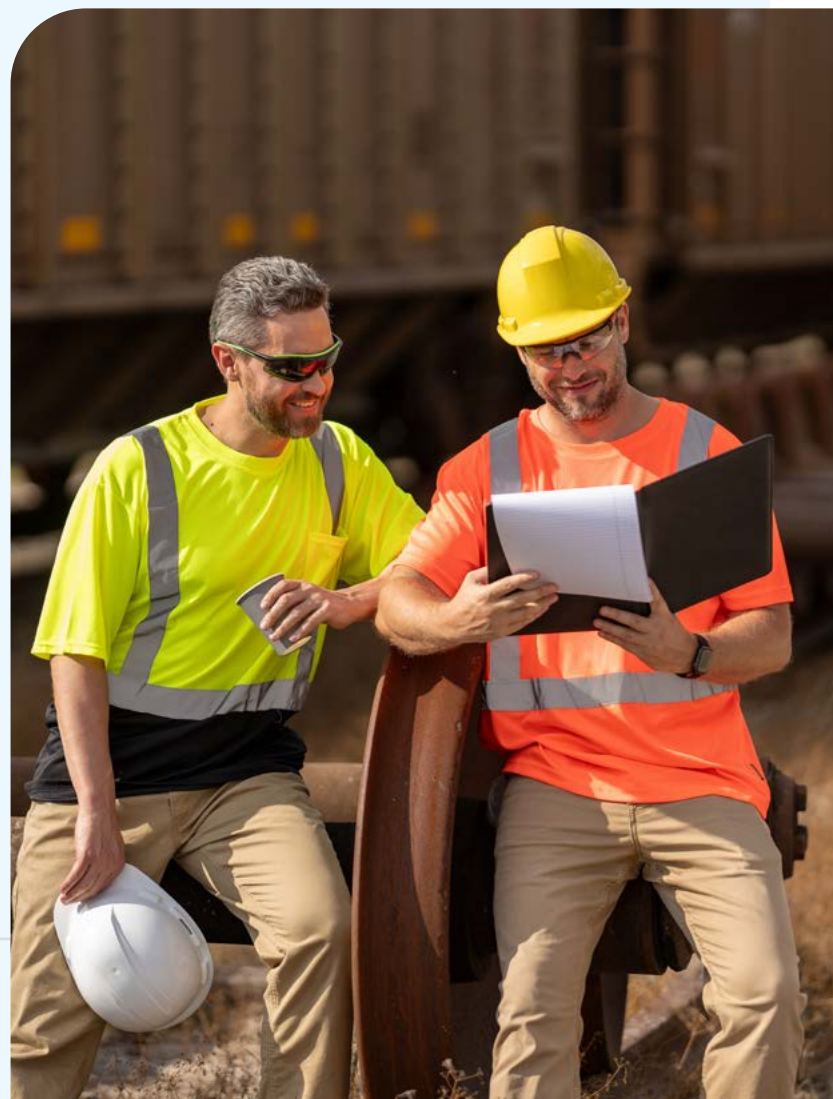
Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Grupa PKP CARGO w niniejszym oświadczeniu obejmuje zakresem ujawnienia wszystkich pracowników w łańcuchu wartości.

Istotnym wpływom organizacji poddani są pracownicy dostawców Grupy (np. usług, materiałów) ulokowani na wyższym szczeblu łańcucha wartości oraz pracownicy klientów (np. korzystających z przewozów towarów) ulokowani na niższym szczeblu łańcucha wartości, których praca zakłada udział w rozładunku, przeładunku towarów itp. Grupa nie prowadzi działalności na obszarach wiążących się z ryzykiem pracy dzieci oraz pracy przymusowej lub obowiązkowej wśród osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości.

Analiza podwójnej istotności wykazała jeden potencjalnie negatywny wpływ Grupy PKP CARGO na pracowników w łańcuchu wartości. Wiąże się on z ich życiem i zdrowiem – robotniczy charakter stanowisk pracy oraz ich warunki mogą zwiększać prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków. Grupa nie zidentyfikowała istotnych wpływów pozytywnych oraz ryzyk i szans związanych z pracownikami w łańcuchu wartości.

W 2024 roku w Grupie nie przeprowadzono analizy dotyczącej narażenia na większe ryzyko szkody pracowników w łańcuchu wartości o szczególnych cechach, osób pracujących w określonych kontekstach lub osób podejmujących określone działania.



S2-1

Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości

Kwestia zdrowia i bezpieczeństwa pracowników w łańcuchu wartości, która została zidentyfikowana jako istotny wpływ organizacji, jest zaadresowana w dokumentach korporacyjnych GK PKP CARGO.

W szczególności Grupa opisuje tę kwestię w obowiązującym w całej organizacji Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

W części poświęconej prawom człowieka i pracownika Grupa jednoznacznie zobowiązuje wszystkich partnerów biznesowych, w tym dostawców towarów i usług, do działań zapobiegających wypadkom i zapewnienia bezpiecznego miejsca pracy dla pracowników. Oczekiwaniem organizacji jest zapewnienie przez partnerów biznesowych swoim pracownikom standardów BHP co najmniej zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa i standardami branżowymi. Grupa wymaga, aby pracownicy w łańcuchu wartości ukończyli odpowiedni instruktaż stanowiskowy, który uwzględnia niezbędne informacje dotyczące warunków i wymagań z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy. Kodeks jednoznacznie zabrania też partnerom biznesowym

korzystania z pracy dzieci, pracy przymusowej oraz zaangażowania w jakiegokolwiek formy współczesnego niewolnictwa, w tym handel ludźmi.

Kwestie odpowiedzialności za wdrażanie, wspieranych standardów stron trzecich, interesów interesariuszy oraz sposobów udostępniania Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO są w niniejszym oświadczeniu opisane w rozdziale Informacje ogólne ESRS 2.

Spółki GK PKP CARGO nie wdrożyły procesów i mechanizmów monitorowania kwestii praw człowieka (dla pracowników w łańcuchu wartości) zgodnych z wytycznymi międzynarodowych standardów – odniesień do takich regulacji nie zawiera również Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych. Grupa nie angażowała również pracowników w łańcuchu wartości w proces identyfikowania istotnych negatywnych wpływów, ryzyk i szans oraz nie wdrożyła procedur umożliwiających zaradzenie skutkom naruszeń praw człowieka w swoim łańcuchu wartości.

W 2024 roku w Grupie nie odnotowano przypadków nieprzestrzegania w odniesieniu do pracowników w łańcuchu wartości Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, Deklaracji MOP dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy lub Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych.

S2-2

Procesy współpracy z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości w zakresie wpływów

W 2024 roku w Grupie PKP CARGO nie obowiązywał ogólny proces angażowania pracowników w łańcuchu wartości.

S2-3

Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości

GK PKP CARGO w przypadku przyczynienia się do wystąpienia negatywnego wpływu na pracowników w łańcuchu wartości ustala i wdraża środki naprawcze określone indywidualnie, w zależności od charakteru oraz okoliczności zdarzenia. Jednocześnie Grupa umożliwia wszystkim pracownikom w łańcuchu wartości bezpośrednie zgłaszanie wątpliwości, informacji o nieprawidłowościach lub potrzeb, udostępniając w tym celu te same kanały, co dla pracowników własnych. W niniejszym oświadczeniu zostały one opisane w części G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna. Dodatkowo Grupa informuje o kanałach zgłaszania nieprawidłowości w publicznie dostępnym na stronie internetowej Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. Zgodnie z jego zapisami informacje dotyczące spółek Grupy można zgłaszać telefonicznie, poprzez e-mail, platformę internetową lub tradycyjną pocztę.

Informacje przekazywane przez pracowników w łańcuchu wartości są monitorowane przez Naczelnika Wydziału Compliance w PKP CARGO, do którego docierają od Koordynatorów ds. Compliance spółek zależnych. Na podstawie tych informacji co roku Wydział Compliance przygotowuje Raport z zakresu funkcjonowania Kodeksu etyki GK PKP CARGO, który jest przekazywany do Zarządu oraz Komitetu Audytu Rady Nadzorczej. Grupa chroni jednocześnie sygnalistów – zgodnie z zapisami przyjętych we wszystkich spółkach norm, każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a spółki zobowiązują się do ich niepodejmowania. Więcej informacji o regulacjach dotyczących sygnalistów znajduje się w niniejszym oświadczeniu w części G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna.

W Grupie nie wdrożono mechanizmów procedur pozwalających określić wiedzę i zaufanie pracowników w łańcuchu wartości do udostępnianych przez organizację kanałów zgłaszania wątpliwości.

S2-4

Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości oraz zarządzanie istotnymi ryzykami i wykorzystywanie istotnych szans oraz skuteczność tych działań

W GK PKP CARGO nie podejmowano w 2024 roku działań związanych ze zidentyfikowanym wpływem na pracowników w łańcuchu wartości – Grupa nie określiła również swoich planów w tym zakresie oraz nie przydzieliła zasobów do zarządzania wpływem. Rok 2024 był pierwszym, w którym wykonano analizę podwójnej istotności w pełni zgodną z ESRS. W poprzednich latach obszar zidentyfikowanego wpływu nie był obiektem analizy organizacji. Z tego względu nie podjęto działań w tym zakresie.

Przyjęty w Grupie Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. uwzględnia zapisy zobowiązujące

partnerów biznesowych do przestrzegania praw człowieka, w tym prawa do zdrowia i bezpieczeństwa pracowników, m.in. poprzez odpowiedni instruktaż stanowiskowy i zapewnienie bezpiecznego stanowiska pracy. Grupa nie wdrożyła mechanizmów śledzenia skuteczności zapisów Kodeksu ani procesów wspierających określenie, jakie działania są w tym zakresie potrzebne.

W 2024 roku nie odnotowano poważnych kwestii związanych z prawami człowieka i incydentów związanych z łańcuchem wartości wyższego i niższego szczebla.

S2-5

Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami

W Grupie nie przyjęto celów dotyczących zarządzania istotnym wpływem na pracowników w łańcuchu wartości. Nie monitorowała również

skuteczności Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych w zakresie zidentyfikowanego istotnego wpływu.

> ESRS S3 Dotknięte społeczności

ESRS 2, SBM-3

Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Zakresem ujawniania informacji, zgodnie z ESRS S3, są w niniejszym oświadczeniu objęte wszystkie dotknięte społeczności, na które Grupa PKP CARGO może mieć wpływ. Są to:

- społeczności żyjące w okolicach torów, terminali przeładunkowych lub realizowanych przewozów, co wiąże się z hałasem,
- społeczności funkcjonujące w łańcuchu wartości, na które wpływa działalność prowadzona w zakładach kontrahentów, m.in. społeczności korzystające z usług elektrowni, ciepłowni, elektrociepłowni,
- społeczności żyjące w pobliżu lokalizacji działalności operacyjnej Grupy, w tym zakładów i terminali, w szczególności w miejscach, gdzie GK PKP CARGO jest istotnym pracodawcą.

Swoje wpływy na dotknięte społeczności organizacja określiła w trakcie procesu analizy podwójnej istotności. Zidentyfikowany istotny negatywny wpływ wiąże się z generowanym hałasem wynikającym z przewozów towarów cargo, czyli kluczowym elementem działalności biznesowej Grupy. Wpływy pozytywne dotyczą bezpieczeństwa Polski, w tym szczególnie bezpieczeństwa energetycznego poprzez realizację strategicznych przewozów oraz rynku pracy, na którym Grupa tworzy ponad 14 tysięcy miejsc pracy.

Grupa zidentyfikowała również ryzyka związane z wpływem na lokalne społeczności. Za istotne zostały uznane ryzyko ograniczeń poruszania się pojazdów szynowych po torach oraz kar za przekroczenia norm hałasu. Ryzyko wiąże się z rozporządzeniem TSI Hałas, które wprowadza zmiany w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) i zakłada wytypowanie specjalnych odcinków linii kolejowych (tzw. cichych sekcji), na których ruch pociągów towarowych z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi nie był możliwy po 8 grudnia 2024 roku. Niektóre rodzaje wagonów, w tym wagony z kołami obręczowanymi, będą jednak objęte dłuższym okresem przejściowym trwającym do końca 2036 roku. Grupa uznaje ryzyko za istotne w długim terminie.

W procesie analizy podwójnej istotności nie zidentyfikowano istotnych szans związanych z dotkniętymi społecznościami. Organizacja nie zidentyfikowała również wśród dotkniętych społeczności grup szczególnie narażonych na zidentyfikowane istotne wpływy lub ich skutki, a zidentyfikowane ryzyko nie odnosi się do konkretnych grup społeczności.

S3-1

Polityki związane z dotkniętymi społecznościami

W GK PKP CARGO nie przyjęto polityk dotyczących współpracy z dotkniętymi społecznościami w zakresie zidentyfikowanych wpływów. W jednostce dominującej kwestie dotyczące poziomu generowanego przez składy hałasu i dostosowywania spółki do regulacji TSI Hałas są zarządzane przez Biuro Taboru i Wsparcia Technicznego. W Spółce współpraca z lokalnymi społecznościami odbywa się poprzez jej Zakłady, gdzie zgłaszane są bezpośrednie interwencje mieszkańców lub ich przedstawicieli. Jeśli dana kwestia wymaga interwencji na poziomie całej Spółki, przekazywana jest do centrali firmy.

Brak przyjętych w Grupie regulacji wynika z dotychczasowego braku analiz dotyczących wpływu na społeczności, których działalność może dotyczyć. Omawiana wyżej kwestia została uznana za istotną podczas przeprowadzonej w 2024 roku analizy podwójnej istotności.

S3-2

Procesy współpracy w zakresie wpływów z dotkniętymi społecznościami

W Grupie nie przyjęto ogólnego procesu angażowania dotkniętych społeczności.

S3-3

Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez dotknięte społeczności

Kwestie zadośćuczynienia związane z istotnym negatywnym wpływem na dotknięte społeczności są w GK PKP CARGO ustalane indywidualnie i uzależnione od konkretnej sytuacji oraz związanych z nią okoliczności. Organizacja ocenia potrzeby i poszukuje rozwiązań zapewniających skuteczność podejmowanych środków naprawczych.

Grupa umożliwia lokalnym mieszkańcom oraz ich przedstawicielom zgłaszanie swoich obaw i ewentualnych nieprawidłowości. Udostępnione kanały komunikacji są tożsame z kanałami udostępnianymi pracownikom własnym oraz pracownikom w łańcuchu wartości – w niniejszym oświadczeniu zostały one opisane w odpowiednich rozdziałach tematycznych.

S3-4

Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na dotknięte społeczności oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z tymi społecznościami oraz skuteczność tych działań

Działania podejmowane przez spółki GK PKP CARGO w związku ze zidentyfikowanym wpływem na dotknięte społeczności skupiają się na dostosowaniu posiadanego przez organizację taboru.

Spółka sukcesywnie modernizuje akustycznie swój park taborowy. Według stanu na koniec 2024 roku 60% jej zasobów wagonowych – czyli około 17 tysięcy wagonów – posiadało wymienione żeliwne klocki hamulcowe na kompozytowe i spełniało wymagania regulacji TSI Hałas.

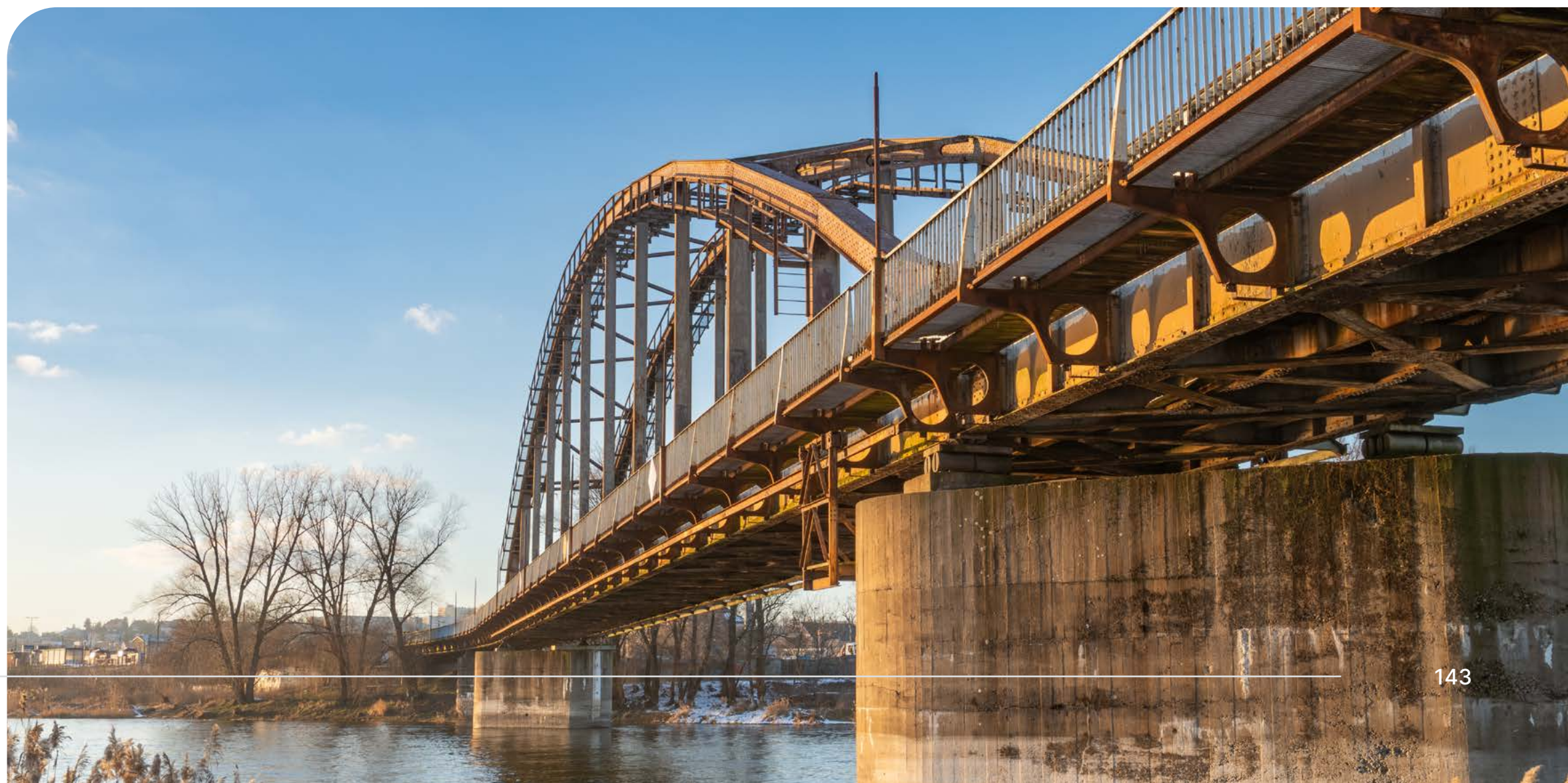
W okresie sprawozdawczym przystosowano kolejnych 414 wagonów. Jednocześnie w 2024 roku Grupa nie poniosła znaczących nakładów finansowych w tym obszarze.

Podejmowane przez organizację działania zmierzające do redukcji hałasu są jedynymi możliwymi dla organizacji w zakresie środków naprawczych – z tego powodu spółki Grupy nie wdrożyły sformalizowanego procesu określenia koniecznych działań, monitorowania i oceny ich skuteczności oraz rezultatów dla dotkniętych społeczności. Zgłoszone w 2024 roku incydenty dotyczące hałasu w konkretnych lokalizacjach zostały oddalone.

S3-5

Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami

Grupa PKP CARGO nie wyznaczyła celów w obszarze zarządzania istotnymi wpływami dotyczącymi dotkniętych społeczności.



> Informacje związane z łaodem korporacyjnym

ESRS G1 Postępowanie w biznesie.....146

> ESRS G1 Postępowanie w biznesie

G1-1

Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna

Polityki GK PKP CARGO odnoszące się do istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z postępowaniem w biznesie i kulturą korporacyjną, zidentyfikowanych w trakcie analizy podwójnej istotności, to:

- w zakresie wpływów związanych z zarządzaniem relacjami z dostawcami, w tym praktyk płatniczych:
 - Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.,
 - Kodeks Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.,
- w zakresie ochrony sygnalistów Grupa nie przyjęła spójnej regulacji obowiązującej w całej organizacji; w jednostce dominującej wdrożono Procedurę zgłaszania naruszeń i ochrony sygnalistów w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji,
- w zakresie zgłaszania nieprawidłowości Regulamin Zgłaszania Nieprawidłowości i nadużyć, przyjęty w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A.

Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. określa fundamenty relacji pomiędzy Grupą, a jej partnerami biznesowymi, która obejmuje standardy związane z etyką w biznesie, prawami pracowniczymi i prawami człowieka oraz poszanowaniem środowiska naturalnego. Do grona partnerów biznesowych Grupa zalicza dostawców, wykonawców, podwykonawców i klientów, którzy współpracują z organizacją w celu osiągnięcia obustronnych korzyści gospodarczych. Kodeks nakłada na dostawców obowiązek m.in. zapobiegania konfliktom interesów, wprowadzenia zasady braku tolerancji dla korupcji, przestrzegania praw człowieka i praw pracowniczych, przeciwdziałania dyskryminacji i mobbingowi oraz zagwarantowania swoim pracownikom uczciwych warunków pracy. Dodatkowo zapisy regulacji zobowiązują partnerów do przestrzegania praw człowieka ujętych w Uniwersalnej deklaracji praw człowieka, Międzynarodowej Karcie Praw Człowieka oraz Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy.

Od 2024 roku w nowozawieranych lub aneksowanych umowach czy porozumieniach spółki Grupy zobowiązują partnerów biznesowych do przestrzegania Kodeksu Postępowania dla Partnerów

Biznesowych.

Kodeks Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. stanowi deklarację Grupy do budowy relacji z dostawcami w oparciu o obustronne zaufanie, profesjonalizm, wzajemne poszanowanie i odpowiedzialność za działania. Kodeks jest zobowiązaniem Grupy to rzetelnego przygotowywania postępowań zakupowych i troski o to, aby każdy ubiegający się o współpracę miał równy dostęp do informacji. Grupa podkreśla w dokumencie dochowanie należytej staranności przy podpisaniu umów z dostawcami oraz zaangażowanie w prawidłowy przebieg realizacji współpracy, zgodnie z harmonogramem. Zapisy Kodeksu etyki opierają się na prawach człowieka ujętych w Uniwersalnej deklaracji praw człowieka, z uwzględnieniem praw zawartych w Międzynarodowej Karcie Praw Człowieka oraz wydanej w 1998 roku Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy. W jednostce dominującej szkolenia dotyczące Kodeksu etyki prowadzone są przez Wydział Compliance, który raportuje liczbę przeszkolonych pracowników co kwartał do Prezesa Zarządu oraz Przewodniczącego Komitetu Audytu Rady Nadzorczej.

Za wdrożenie postanowień kodeksów odpowiedzialność ponosi Zarząd PKP CARGO w restrukturyzacji. Dokumenty są jawne i udostępnione na stronie internetowej organizacji. Dodatkowo w treści umów z dostawcami spółki Grupy odwołują się do zapisów Kodeksu Postępowania dla Partnerów oraz zamieszczają link do dokumentu w Internecie. Kodeks Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. był w trakcie przygotowywania konsultowany przez jednostkę dominującą ze spółkami zależnymi. Grupa nie prowadziła konsultacji przy opracowywaniu Kodeksu Postępowania dla Partnerów biznesowych.

Spółki Grupy umożliwiają interesariuszom zgłaszanie nieprawidłowości na podstawie zarówno obowiązujących w całej organizacji

regulacji, jak i polityk przyjętych w poszczególnych spółkach. Kodeks Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. kompleksowo opisuje metody przekazywania informacji o naruszeniach jego postanowień, ochronę sygnalistów oraz sposób rozpatrywania zgłoszeń. Zgodnie z zapisami Kodeksu osoba chcąc zgłosić naruszenie w danym obszarze może złożyć anonimowo, za pośrednictwem podmiotu zewnętrznego lub imiennie, zawiadomienie o naruszeniu Kodeksu do Rzecznika Etyki PKP CARGO lub Koordynatora ds. Compliance spółki zależnej, której zgłoszenie dotyczy. Dane kontaktowe dotyczące zgłoszeń znajdują się na stronie internetowej każdej ze spółek. Wybierając anonimowy kanał zgłoszeniowy, sygnalista ma gwarancję całkowitej anonimowości, gdyż kanał ten jest obsługiwany przez podmiot zewnętrzny, a dialog prowadzony jest za pomocą kodu PIN.

Podczas rozpatrywania zawiadomienia Rzecznik Etyki, Koordynator ds. Compliance, ma prawo dostępu do informacji i dokumentów spółki niezbędnych do wyjaśnienia sprawy. Uprawniony jest też do wstępu na teren nieruchomości danej spółki, a jego działanie odbywa się w każdym przypadku z zachowaniem zasad dostępu do informacji prawnie chronionych.

Wobec sygnalistów, zgłaszających uzasadnione podejrzenie zaistnienia nieprawidłowości, którzy dokonują ujawnienia w dobrej wierze, nie są podejmowane żadne działania odwetowe.

Kwestie naruszeń Kodeksu Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. są zgłaszane na podstawie Regulaminu zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO. Regulamin opisuje dostępne dla pracowników i pozostałych interesariuszy sposoby przekazywania informacji tożsame z rozwiązaniami zaprezentowanymi w Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych. Dodatkowymi instrumentami do zgłaszania zawiadomień o naruszenie Kodeksu etyki



są dedykowana linia telefoniczna, skrzynka mailowa oraz specjalny formularz zgłoszeniowy, do których dostęp opisany jest na stronie internetowej Grupy. Rzecznik Etyki, Koordynator ds. Compliance, po otrzymaniu zawiadomienia o naruszeniu wprowadza je niezwłocznie do Rejestru zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki. Następnie dokonuje wstępnej analizy zawiadomienia; oceniając wiarygodność zarzutów, może podjąć decyzję o wszczęciu postępowania sprawdzającego. Podczas rozpatrywania zawiadomienia ma on prawo dostępu do informacji i dokumentów spółki, w której jest zatrudniony, jak również jej nieruchomości (budynków) niezbędnych do wyjaśnienia sprawy, z zachowaniem zasad dostępu do informacji prawnie chronionych. Postępowanie sprawdzające winno być zakończone w najkrótszym możliwym czasie od dnia uzyskania informacji o naruszeniu Kodeksu Etyki, nie dłuższym niż 3 miesiące od dnia potwierdzenia otrzymania zgłoszenia. W szczególnych przypadkach termin ten może zostać wydłużony do sześciu miesięcy.

Jednostka dominująca w GK PKP CARGO wprowadziła dodatkowo Procedurę ochrony sygnalistów. Zgodnie z jej zapisami każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a Spółka zobowiązuje się do ich niepodjęmowania. Własne regulacje związane z ochroną sygnalistów wdrożyły wszystkie spółki zależne w Grupie – z wyjątkiem CARGOTABOR sp. z o.o., która zrobiła to w marcu 2025 roku.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. prowadziła w 2024 roku prace nad polityką i procedurą antykorupcyjną dla całej organizacji zgodną z Konwencją Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji. Obowiązująca w okresie raportowym w PKP CARGO S.A. Polityka antykorupcyjna i prezentowa nie odnosiła się do Konwencji.

W organizacji brak polityki w zakresie zaangażowania politycznego i działalności lobbingsowej – w 2024 roku Grupa Kapitałowa nie prowadziła działalności lobbingsowej. Nie ma obecnie planów na wdrożenie takiej polityki.

G1-2

Zarządzanie relacjami z dostawcami

W GK PKP CARGO nie obowiązywały w 2024 roku polityki dotyczące zapobiegania opóźnieniom w płatnościach. W jednostce dominującej w Grupie funkcjonuje Instrukcja obiegu dokumentów księgowych oraz Polityka Zarządzania Płynnością, które opisują procedury mające na celu odpowiedni obieg i skierowanie do płatności dokumentów w terminie umożliwiającym jego uregulowanie w ustalonym terminie płatności. W okresie sprawozdawczym Spółka weszła w postępowanie sanacyjne, które nakłada szereg obostrzeń dotyczących regulowania zobowiązań. Spółka nie ma m.in. możliwości regulowania zobowiązań, które powstały przed otwarciem postępowania sanacyjnego, a jednocześnie musi regulować zobowiązania posanacyjne jako jeden z warunków prowadzenia postępowania sanacyjnego, zgodnie z prawem restrukturyzacyjnym.

Wśród spółek zależnych PKP CARGO INTERNATIONAL przyjęło regulację, zgodnie z którą płatności w spółce mają być uregulowane w czasie 30 dni – zapisy dokumentu nie wprowadzają rozróżnienia pod względem wielkości kontrahentów.

PKP CARGO S.A. minimalizuje ryzyka w łańcuchu dostaw poprzez wdrożone i aktualizowane plany zakupowe oraz monitoring realizacji kontraktów zakupowych. Prowadzone przez Spółkę postępowania zakupowe uwzględniają efekty społeczne, środowiskowe i gospodarcze, jeżeli są one możliwe do osiągnięcia z uwagi na przedmiot zamówienia. Uzyskiwanie efektu środowiskowego realizowane jest poprzez dobór asortymentu przedmiotu zamówienia, który ogranicza ilość konsumowanej energii oraz jest dostosowany do Europejskich Norm w zakresie emisji zanieczyszczeń czy hałasu. Kryteria oceny ofert zawsze mają na celu obiektywny wybór wykonawców i maksymalną

konkurencyjność procesu. Każdorazowo Spółka bada również ewentualne przesłanki do wykluczenia wykonawcy pod kątem niespełniania warunków udziału w postępowaniu.

Spółka monitoruje zgodność realizacji zamówienia z warunkami określonymi w postępowaniu i prowadzi bieżącą komunikację z wykonawcami umożliwiającą reagowanie na ewentualne odstępstwa. Realizacja zamówienia każdorazowo zakończona jest przygotowaniem karty oceny wykonawcy. Wynik oceny przekazywany jest wykonawcy.

Podejście spółek Grupy do relacji z dostawcami i wpływu łańcucha dostaw na kwestie zrównoważonego rozwoju kształtowane jest na podstawie Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. Dokument w niniejszym oświadczeniu został zaprezentowany w części G1-1 – Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna. Kodeks opisuje również podejście organizacji do kryteriów społecznych i środowiskowych, odnosząc się szczegółowo do wymagań wobec dostawców związanych z:

- prawami człowieka,
- zdrowiem i bezpieczeństwem pracowników,
- przeciwdziałaniem mobbingowi i dyskryminacji,
- uczciwymi warunkami pracy i wynagradzania,
- zakazem korzystania z pracy dzieci i pracy przymusowej,
- wolnością zrzeszania się,
- odpowiednią gospodarką odpadami i redukcją emisji gazów cieplarnianych,
- identyfikacją zagrożeń środowiskowych i opracowaniem środków zapobiegawczych.

W postępowaniach zakupowych, które wiążą się z odbiorem odpadów, PKP CARGO S.A. wymaga, by wykonawca posiadał stosowne zezwolenia środowiskowe na ich odbiór, przetwarzanie i transport. Analogiczne działania Spółka realizuje w postępowaniach na sprzedaż odpadów, np. złomu, przetworzonego oleju i wraków taboru. Oferenci, którzy nie udokumentują posiadania

zezwoleń, są wykluczeni z postępowania. We wszystkich prowadzonych postępowaniach Spółka weryfikuje też, czy dostawcy nie są objęci sankcjami, ograniczeniami ekonomicznymi, finansowymi, handlowymi oraz administracyjnymi, wynikającymi z powszechnie obowiązujących przepisów prawa w związku z wojną w Ukrainie.



G1-5

Wpływ polityczny i działalność lobbingowa

W okresie sprawozdawczym Grupa PKP CARGO S.A. oraz wchodzące w jej skład spółki nie prowadziły działalności lobbingowej. Grupa nie przekazała finansowania na cele polityczne.

G1-6

Praktyki płatnicze

Średni czas, jaki zajmuje spółkom Grupy uregulowanie faktury od dnia rozpoczęcia odliczania umownego lub ustawowego terminu płatności różni się w poszczególnych jednostkach.

Średni czas regulowania faktur przez spółki Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2024 roku

Spółka	Średni czas na uregulowanie faktury w 2024 roku [dni]
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	60
PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji	52
CARGOTOR sp. z o.o.	10,4
PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.	27
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	30
PKP CARGO Terminale sp. z o.o.	60
CARGOSPED Terminal Braniewo sp. z o.o.	30
PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.	29

Spółki Grupy stosują różny standardowy termin płatności. W zakresie praktyk płatniczych wobec kontrahentów PKP CARGO SA, Spółka podejmuje działania, aby maksymalnie zbalansować rotacje zobowiązań oraz należności. Stosowane są różne terminy płatności zależne od indywidualnie wynegocjowanych warunków. Maksymalny termin płatności, jaki jest stosowany w umowach, wynosi 60 dni.

Część spółek Grupy była w 2024 roku stroną nierozstrzygniętych w okresie sprawozdawczym postępowań sądowych w związku z opóźnieniami w płatnościach – sytuacja taka dotyczyła m.in. PKP CARGO INTERNATIONAL (2 postępowania).

Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Izabela Skonieczna – Powąłka

Zarządca PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji (nr licencji 772)

Warszawa, dnia 28 kwietnia 2025 roku

