

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.

Raport Zrównoważonego
Rozwoju za 2025 rok



Spis treści

I Informacje ogólne3

ESRS-2 Ogólne ujawnianie informacji.....4

BP-1 Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju4

BP-2 Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności.....6

GOV-1 Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych9

GOV-2 Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem12

GOV-3 Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt13

GOV-4 Oświadczenie dotyczące należytej staranności.....13

GOV-5 Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju13

SBM-1 Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości.....14

SBM-2 Interesy i opinie zainteresowanych stron.....17

SBM-3 Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym18

IRO-1 Opis procesu służącego identyfikacji i ocenie istotnych wpływów, ryzyk i szans27

E1.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans.....29

E2.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem.....30

E3.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami.....31

E4.IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym.....31

E5.IRO-1 Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans32

IRO-2 Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju istotnych wpływów, ryzyk i szans.....32

II Informacje o środowisku41

Taksonomia UE.....42

Informacje o środowisku – Ujawnianie informacji zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2020/852 (rozporządzenie w sprawie systematyki).....42

Proces raportowania Taksonomii UE43

E1 Zmiana klimatu55

ESRS 2 SBM-3 Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym55

ESRS 2 IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans55

E1-1 Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu..55

E1-2 Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej.....56

E1-3 Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej.....57

E1-4 Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej.....58

E1-5 Zużycie energii i koszyk energetyczny58

E1-6 Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych.....59

E1-7 Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla64

E1-8 Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla...64

E1-9 Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem.....64

E2 Zanieczyszczenia.....65

ESRS 2 IRO-1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem.....65

E2-1 Polityki związane z zanieczyszczeniem65

E2-2 Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem67

E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem69

E2-4 Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby.....71

E2-5 Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy72

E2-6 Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem72

E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym.....73

ESRS 2 IRO 1 Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym73

E5-1 Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym.....73

E5-2 Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym.....74

E5-3 Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym.....75

E5-4 Zasoby wprowadzane.....75

E5-5 Zasoby odprowadzane.....76

III Informacje dotyczące kwestii społecznych77

S1 Własne zasoby pracownicze78

SBM-3 Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym78

S1-1 Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi79

S1-2 Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów82

S1-3 Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze83

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 działań84

S1-5 Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami87

S1-6 Charakterystyka pracowników jednostki.....87

S1-8 Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego.....89

S1-9 Mierniki różnorodności90

S1-10 Adekwatna płaca90

S1-14 Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy91

S1-17 Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw91

Informacje związane z ładem korporacyjnym.....92

G1 Postępowanie w biznesie93

G1-1 Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna.....93

G1-2 Zarządzanie relacjami z dostawcami95

G1-5 Wpływ polityczny i działalność lobbingowa97

G1-6 Praktyki płatnicze97



01

Informacje ogólne

ESRS-2 Ogólne ujawnianie informacji

BP-1

Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju

Oświadczenie dotyczące zrównoważonego rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. (dalej w oświadczeniu występującej również jako „Grupa PKP CARGO”, „GK PKP CARGO”, „Grupa”, „Organizacja”) jest częścią sprawozdania z działalności zarządu, zgodnie z Ustawą z dnia 6 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw, wprowadzającą zmiany między innymi w Ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 120 z późn. zm.). Treść Oświadczenia jest zgodna z Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/34/UE w odniesieniu

do standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (Dz. U. UE. L. z 2023 r. poz. 2772 z późn. zm.), załącznik I, Europejskie Standardy Zrównoważonego Rozwoju (ang. European Sustainability Reporting Standards, dalej: ESRS). W Sprawozdawczości zawarto także ujawnienia informacji zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2020/852 (rozporządzenie w sprawie systematyki).



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:



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.



Głównym obszarem działalności spółki jest utrzymanie i modernizacja 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.



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

- ◆ w rejonie Przemysła na granicy polsko-ukraińskiej, w III Europejskim Korytarzu Transportowym (Berlin – Wrocław – Kraków – Przemysł – 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.



Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL, wraz ze spółkami PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt., SK s.r.o., 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).



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.



Spółka komercyjnie udostępnia przewoźnikom kolejowym infrastrukturę logistyczno-usługową. Zarządza Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze obejmującym ok. 172 km torów ze stacjami oraz 18 punktami ekspedycyjnymi o łącznej długości 11 km torów. Spółka odpowiada za utrzymanie infrastruktury, zapewniając bezpieczny transport kolejowy.



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*.

Dane zaprezentowane w oświadczeniu prezentują informacje za okres od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku, który pokrywa się z okresem objętym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2025 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 11.2025-02.2026 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

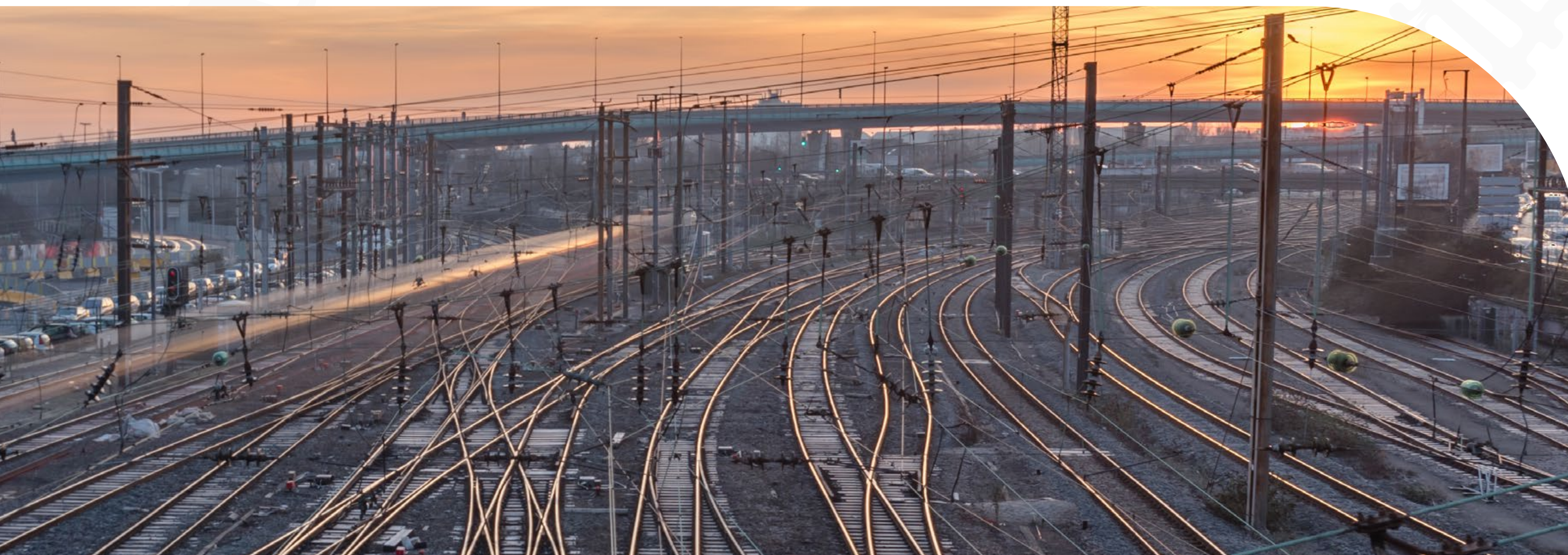
Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności

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

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

Oświadczenie zostało przygotowane w oparciu o wymogi określone w standardach ESRS. Zawarte w nim informacje 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. Niniejsze sprawozdanie na temat zrównoważonego rozwoju Grupy zostało poddane atestacji zewnętrznej dającej ograniczoną pewność.

Grupa raportuje emisje gazów cieplarnianych na podstawie metodyki zgodnej ze standardem GHG Protocol, do którego bezpośrednio odnosi się Standard ESRS. Źródłami wskaźników do obliczeń są następujące bazy danych i źródła: DERFA, KOBiZE, AIB, URE, Ecoinvent, Exiobase. Podstawowymi danymi wejściowymi do obliczenia emisji były informacje takie jak faktury zakupowe, dane księgowe i operacyjne oraz systemy zarządzania danymi firmowymi. W obliczeniach emisji w Zakresie 3 odnoszących się do łańcucha wartości na niższym i wyższym szczeblu w całości wykorzystano oszacowania na podstawie informacji z systemów firmowych.



W 2025 roku, zgodnie z wytycznymi Standardu ESRS E1, ust. 34 lit. b), nie raportowano Kategorii 5, 6, 7, 9 i 13 Zakresu 3, ponieważ ich emisje były nieistotne (suma emisji w tych kategoriach była znacząco mniejsza od 1% całkowitych emisji Grupy Kapitałowej). W okresie sprawozdawczym, w związku z potrzebą dostosowania sposobu liczenia ładu węglowego do metodyki stosowanej w Grupie PKP, zmieniło się podejście do kalkulacji Kategorii 9 Zakresu 3. Opisana zmiana spowodowała przeniesienie większości emisji z Kategorii 9 do Kategorii 4 powodując, że Kategoria 9 Zakresu 3 stała się nieistotna, co zostało szerzej opisane w ujawnieniu E1-6 w podsekcji *Opis przyjętej metodyki*.

W 2025 roku zmieniło się podejście do prezentacji wskaźnika ESRS G1-6: średni czas w liczbie dni, jaki zajmuje jednostce uregulowanie faktury od dnia rozpoczęcia obliczania umownego lub ustawowego terminu płatności. W bieżącym okresie sprawozdawczym wskaźnik oszacowano na podstawie średniego wskaźnika rotacji zobowiązań w Grupie. W 2024 roku, z uwagi na różnice w strukturze danych poszczególnych spółek Grupy, dane raportowano indywidualnie dla każdej z nich, według różnych metodyk. Po rekalkulacji wartość wskaźnika za 2024 rok wyniosła 85 dni. Ponieważ w poprzednim okresie sprawozdawczym wskaźnik raportowano oddzielnie dla każdej ze spółek Grupy, ujawnienie różnicy między wartością wskazaną w tamtym okresie a skorygowaną wartością porównawczą nie jest możliwe.



Wykorzystanie wskaźnika pozwala na zaprezentowanie spójnych danych na poziomie Grupy, wiąże się jednak z szacunkami, które zostały określone jako charakteryzujące się wysokim poziomem niepewności pomiaru - wskaźnik rotacji zobowiązań nie uwzględnia informacji na temat rzeczywistych terminów umownych, a odzwierciedla jedynie średni czas rozliczenia. Wskaźnik dla każdej ze spółek obliczono jako iloraz średniego stanu zobowiązań handlowych na początek i koniec okresu sprawozdawczego oraz łącznej wartości zakupów netto ujętych w tym okresie.

W zobowiązaniach uwzględniono zobowiązania handlowe i inwestycyjnie wynikające wyłącznie z faktur. W zakupach ujęto zakupy netto usług, towarów i materiałów oraz środków trwałych wynikających z faktur zakupowych. W przypadku danych ze spółek PKP CARGO oraz PKP CARGOTABOR, dotyczących stanu zobowiązań, wyłączono zobowiązania objęte postępowaniem sanacyjnym z uwagi na inne zasady ich spłaty (określone na podstawie układu zatwierdzonego przez sąd).

W roku 2025 zmieniło się także podejście do prezentacji danych dotyczących zanieczyszczeń w ramach ujawnień ESRS E2. W ujawnieniu E2-4 zrezygnowano z dobrowolnej prezentacji wartości emisji, niezależnie od potencjalnych przekroczeń (w latach 2024-2025 nie stwierdzono przekroczeń). Ponadto, w ramach ujawnienia E2-5, w związku z poprawą jakości zebranych danych, sklasyfikowano na nowo wykorzystywane substancje w sposób lepiej odwzorowujący ich charakterystykę chemiczną.



W 2025 roku zaktualizowano analizę podwójnej istotności. W wyniku pogłębienia analizy oraz ze względu na wnioski z kształtującej się praktyki rynkowej, tematy E3 przestały być tematami istotnymi. Ponadto na skutek pogłębienia analizy jako istotne uznano temat E5 odnoszący się do zasobów wprowadzanych. Szczegółowe zmiany opisano w IRO-1.

W bieżącym okresie sprawozdawczym zidentyfikowano istotny błąd w zaprezentowanej wartości wskaźnika wypadkowości w rozdziale S1. Na skutek błędu w agregacji danych zaraportowano niższą niż w rzeczywistości wartość wskaźnika. Po korekcie wartość wskaźnika zmieniła się z 3,13 na 4,60.

Ponadto zidentyfikowano błąd pominięcia w poprzednim sprawozdaniu wskaźnika energochłonności Grupy. W związku z tym w E1-6 zaraportowano dodatkowo wskaźnik za 2024 rok.

W 2025 roku Grupa skorzystała ze zwolnienia z ujawniania informacji zgodnie z Rozporządzeniem Komisji Europejskiej z 11 lipca 2025 roku, tzw. „Quick Fix”, wprowadzającym zmiany do wykazu wyłączeń opisanych w Dodatku C do ESRS 1 - *Wykaz stopniowo wprowadzanych wymogów dotyczących ujawniania informacji* - w odniesieniu do lat obrotowych rozpoczynających się 1 stycznia 2025 roku lub po tej dacie. Grupa skorzystała z następujących zwolnień:

- ◆ SBM-3 pkt 48 lit. e) przewidywane skutki finansowe,
- ◆ 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,
- ◆ ESRS E4 Bioróżnorodność i ekosystemy (wszystkie wymogi dotyczące ujawniania informacji),
- ◆ 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,
- ◆ ESRS S2 Osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości (wszystkie wymogi dotyczące ujawniania informacji),
- ◆ ESRS S3 Dotknięte społeczności (wszystkie wymogi dotyczące ujawniania informacji).

W wyniku przeprowadzonej oceny istotności Grupa uznała za istotne kwestie objęte standardami E4 Bioróżnorodność i ekosystemy, S2 Pracownicy w łańcuchu wartości oraz S3 Dotknięte społeczności. Zagadnienia te są bezpośrednio związane z modelem biznesowym GK PKP CARGO, opartym o towarowe przewozy kolejowe. Obecnie Grupa nie wyznaczyła celów, działań i mierników w obszarze zarządzania istotnymi wpływami dotyczącymi tych kwestii. Nie przyjęto także polityk dedykowanych tym zagadnieniom. Kwestia zdrowia i bezpieczeństwa pracowników w łańcuchu wartości jest adresowana pośrednio, w dokumentach korporacyjnych – *Kodeksie Postępowania dla Partnerów Biznesowych Grupy Kapitałowej PKP CARGO*.

Grupa nie korzysta z możliwości włączenia informacji przez odniesienie do innej części sprawozdania.

GOV-1

Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych

Zarządzanie i nadzór nad Grupą Kapitałową PKP CARGO pełnią organy jej jednostki dominującej, spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej "Spółka", "PKP CARGO"). Na koniec 2025 roku Spółka była zarządzana przez pięcioosobowy Zarząd. Z końcem roku 2025 odwołany został Prezes Zarządu PKP CARGO. W Radzie Nadzorczej zasiadało osiem osób, z których jedna została oddelegowana do pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu PKP CARGO, natomiast druga została odwołana z pełnienia funkcji członka Rady Nadzorczej. Na koniec okresu sprawozdawczego w Radzie zasiadał jeden przedstawiciel pracowników.

Skład organów administrujących, zarządczych i nadzorczych w Spółce dominującej na koniec 2025 roku

Liczba osób w Zarządzie	5
Liczba osób w Radzie Nadzorczej	8
Odsetek kobiet w Zarządzie	20%
Odsetek kobiet w Radzie Nadzorczej	25%
Liczba członków niezależnych w Radzie Nadzorczej	2
Liczba członków niewykonawczych w Radzie Nadzorczej	8



W skład Zarządu wchodzi:


Monika Starecka – p.o. Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

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 Kolej 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 Miłek – Wiceprezes Zarządu, Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji od 1 stycznia 2025 roku.

Od 1997 roku pełni funkcję syndyka w postępowaniach upadłościowych, a także nadzorca 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.



Artur Warsocki – Członek Zarządu ds. Handlowych od 1 lutego 2025 roku.

Swoją karierę zawodową zaczynał w Rafinerii Gdańskiej S.A. w roku 1998. Od roku 2003 kontynuował swoją pracę w Grupie Kapitałowej LOTOS S.A., gdzie zajmował kolejne stanowiska menadżerskie. W latach 2008-2012 jako Dyrektor ds. Zarządzania Sprzedażą był odpowiedzialny

za sprzedaż hurtową paliw rafinerii. W latach 2012 – 2014 był odpowiedzialny za rozwój biznesu paliw lotniczych, wynikiem czego był początek sprzedaży paliw lotniczych LOTOS na wszystkich kluczowych lotniskach w Polsce. Jako Prezes spółki LOTOS Tank był odpowiedzialnym za restrukturyzację i przekształcenie tej spółki w joint venture z międzynarodowym koncernem Air BP. W nowopowstałej spółce LOTOS-Air BP został Prezesem Zarządu. Od roku 2015 ciągle jest związany z branżą logistyczną. W latach 2015 - 2017 będąc Dyrektorem ds. Handlu Grupy Kapitałowej CTL Logistics oraz Członkiem Zarządu CTL Logistics GmbH rozwijał obszar sprzedaży w zakresie przewozów kolejowych na rynku polskim i niemieckim. Od roku 2017 jest związany z branżą logistyczną i spedycyjną w portach morskich w Polsce.



Sebastian Miller – Członek Zarządu ds. Operacyjnych od 1 stycznia 2025 roku.

Posiada długoletnie doświadczenie jako menedżer w branży kolejowej, a wcześniej w przemyśle. Od 2001 r. przez kilkanaście lat prowadził kontrakty i zarządzał projektami w Polimex-Mostostal SA (wcześniej ZREW SA), ERBUD oraz MONCOBRA.

W latach 2019-2024 pracował na stanowisku Dyrektora Pionu Technicznego, zarządzał działalnością serwisowo-techniczną w spółce Szybka Kolej Miejska w Warszawie. W 2024 został wybrany na stanowisko Doradcy Prezesa Zarządu, który odpowiadał za nadzór i reorganizację obszaru operacyjnego w Spółce.



Michał Łotoszyński – Członek Zarządu ds. Finansowych od 17 lutego 2025 roku.

Posiada 25-letnie doświadczenie w finansach i zarządzaniu, w tym w szczególności w zarządzaniu finansami, budowie nowych produktów a także tworzeniu strategii firm, realizacji projektów IT oraz restrukturyzacji, naprawie i przejęciach podmiotów gospodarczych. Zawodowo był związany m.in. z sektorem bankowym. Pracował w PKO Banku Polskim, Towarzystwie

Emerytalnym PKO S.A. oraz BOŚ Investment Mgt. W Towarzystwie Emerytalnym współtworzył system IT do wyceny aktywów wg modelu Embedded Value oraz amortyzacji kosztów akwizycji w czasie. Zarządzał firmą wynajmu samochodów osobowych i dostawczych - 99RENT Sp. z o.o., gdzie oprócz rozwoju zbudowany został system do zarządzania wynajmami krótko i średnioterminowymi. Następnie po przejściu franczyzy Enterprise/National/Alamo odbudowywał pozycję firmy na polskim rynku. Pełnił funkcje Członka Zarządu ds. finansowych w PZU Tower (zarządzanie nieruchomościami grupy PZU), Arcus S.A. oraz Arcus Systemy Informatyczne. W czasie pracy dla Ciech S.A. był odpowiedzialny za restrukturyzację, budowę strategii grupy, projekt IPO oraz przejęcia firm z obszaru EU branży chemicznej.

W Radzie Nadzorczej – oprócz osób oddelegowanych do pełnienia funkcji w Zarządzie – na koniec 2025 roku zasiadali:

- ◆ Bogusław Nadolnik,
- ◆ Marzena Piszczek,
- ◆ Jacek Męcina,
- ◆ Tomasz Pietrek,
- ◆ Robert Stępień,
- ◆ Piotr Babski.
- ◆ Michał Wnorowski,



W jednostce dominującej w Grupie nadzór nad kwestiami zrównoważonego rozwoju w 2025 roku pełnił Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju. 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. Na koniec 2025 roku w skład Komitetu wchodziło trzech członków Rady Nadzorczej. Wiedza i doświadczenie członków Komitetu miały w 2025 roku charakter biznesowy, niezwiązany bezpośrednio z zagadnieniami zrównoważonego rozwoju. Komitet cyklicznie zapoznawał się z tematami związanymi w ESG i ich wdrożeniem w organizacji.

W 2025 roku do zarządzania wpływami, ryzykami oraz szansami opisanymi w niniejszym oświadczeniu nie stosowano odrębnych kontroli ani procedur. W zakresie zidentyfikowanych ryzyk, zainicjowano proces ich integracji z systemem zarządzania ryzykiem, który został przedstawiony na wyżej wymienionym Komitecie. Równolegle w 2025 roku rozpoczęto prace przygotowawcze do włączenia ryzyk ESG do tego systemu.

Na poziomie kierowniczym kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem są realizowane indywidualnie przez odpowiednie biura merytoryczne, 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.

Wszystkie te działania koordynowane są na poziomie projektowym – szczególnie intensywnie w okresach przygotowywania raportów zrównoważonego rozwoju oraz tworzenia 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 2025 roku Grupa przeprowadziła aktualizację analizy podwójnej istotności, 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.

GOV-2

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

Grupa PKP CARGO nie wdrożyła sformalizowanych procesów systematycznego informowania organów zarządczych i nadzorczych o istotnych wpływach, ryzykach i szansach w obszarze zrównoważonego rozwoju. Zarząd oraz Rada Nadzorcza są informowane o istotnych zagadnieniach ESG w związku z konkretnymi zdarzeniami operacyjnymi lub w sytuacjach wymagających podjęcia decyzji oraz w trybie cyklicznym, wynikającym z obowiązków raportowych określonych w wewnętrznych politykach Grupy.

W okresie sprawozdawczym informacje dotyczące istotnych wpływów, ryzyk i szans były przekazywane organom za pośrednictwem funkcjonujących kanałów zarządczych, w tym posiedzeń Zarządu, bieżących analiz operacyjnych oraz przeglądów wynikających z obowiązujących polityk.

Na temat kwestii związanych z bezpieczeństwem i higieną pracy Zarząd oraz Rada Nadzorcza były informowane kwartalnie oraz w formie rocznego podsumowania. Raport z funkcjonowania Kodeksu etyki oraz systemu ochrony sygnalistów przedłożono organom w ujęciu rocznym.

Kwestie zrównoważonego rozwoju nie są zintegrowane z formalnymi procesami decyzyjnymi na poziomie organów zarządczych i nadzorczych w obszarach strategii, planowania budżetowego czy zarządzania ryzykiem. W 2025 roku zostały podjęte decyzje i kroki dotyczące sposobu zarządzania zidentyfikowanymi istotnymi szansami i ryzykami związanymi ze zrównoważonym rozwojem w spółce PKP CARGO, które docelowo będą przeniesione na całą Grupę.

W okresie sprawozdawczym organy zarządcze i nadzorcze Spółki adresowały poniższe tematy dotyczące zagadnień zrównoważonego rozwoju.

Wykaz istotnych wpływów, ryzyk i szans, którymi w okresie sprawozdawczym zajmowały się organy administrujące, nadzorcze i zarządcze

Tematy odnoszące się do istotnych wpływów/ryzyk/szans	Organ lub Komitet, który zajmował się tematem	Forma podjęcia tematu	Okres / Częstotliwość
Negatywny wpływ na pracowników wynikający z trwającego procesu restrukturyzacji Spółki	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco
Ryzyko postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń na skutek zrealizowanych zwolnień grupowych	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco / co 2-3 miesiące
Ryzyko dot. kosztów obsługi pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco
Ryzyko nakazów płacowych i kar nałożonych przez PIP w związku z zaległymi należnościami wobec zwolnionych pracowników	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco
Bezpieczeństwo i higiena pracy (wypadki, naruszenia zasad BHP, zalecenia w zakresie BHP)	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Kwartalnie / rocznie
Ryzyko utraty pracowników poprzez nieodpowiednią politykę wynagrodzeń oraz szkoleniową skutkującą zwiększeniem kosztów rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników;	Zarząd, Rada Nadzorcza	Posiedzenie / informacja	Na bieżąco
Funkcjonowanie Kodeksu etyki, ochrona sygnalistów	Zarząd, Rada Nadzorcza, Komitet Audytu	Posiedzenie / raport	Rocznie
Realizacja Polityki zarządzania ryzykiem	Zarząd, Rada Nadzorcza, Komitet Audytu	Posiedzenie / raport	Rocznie
Ryzyko zwiększonych kosztów związanych z obowiązkiem raportowania kwestii środowiskowych, wewnętrznych szkoleń czy liczeniem śladu węglowego w zakresie 3	Zarząd, Rada Nadzorcza, Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju	Posiedzenie / informacja	II kwartał 2025

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 nadzorczych 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 w raporcie

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,
Identyfikacja i ocena niekorzystnych wpływów	SBM-3, IRO-1
Podjęcie działań w celu ograniczenia zidentyfikowanych niekorzystnych wpływów	E1-3, E2-2, E5-2, S1-4
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 2025 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 gromadzenie danych oraz 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. Grupa nie oferowała w okresie sprawozdawczym usług lub produktów zakazanych na niektórych rynkach.

Na koniec 2025 roku liczba pracowników czynnych w Grupie wynosiła 12 958 osób, z czego 8 376 pracowało w spółce PKP CARGO S.A.

Liczba pracowników na 31 grudnia 2025 roku w podziale na kraje

Kraj	Grupa PKP CARGO
Polska	11 649
Czechy	1 176
Węgry	115
Słowenia	18
Pracownicy ogółem	12 958



Całkowity przychód Grupy w 2025 roku wyniósł 3 875 mln zł – przychody osiągnięte przez spółki ujęte są w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej za rok zakończony 31 grudnia 2025 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. Jednocześnie Grupa nie zajmuje się produkcją chemikaliów, uprawą i produkcją tytoniu, a także nie jest aktywna w zakresie kontrowersyjnej broni.

Strategia ESG Grupy

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 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.

W związku z otwarciem w lipcu 2024 roku postępowania sanacyjnego strategia biznesowa Grupy PKP CARGO została zawieszona. Równocześnie rozpoczął się proces opracowywania planu restrukturyzacyjnego, który został sporządzony z datą 30 czerwca 2025 roku i złożony przez Zarządcę do akt postępowania restrukturyzacyjnego PKP CARGO. Plan został zatwierdzony 18 marca 2026 roku. Dokument ten zawiera opis wstępnych założeń nowej strategii, która koncentruje się na stabilizacji finansowej poprzez optymalizację przepływów pieniężnych i wzmocnienie przychodów. Kluczowe działania obejmują lepsze zarządzanie należnościami i zobowiązaniami, renowację warunków finansowych, redukcję kosztów oraz zwiększenie sprzedaży poprzez rozwój współpracy z klientami i dostosowanie strategii cenowej.

Opis modelu biznesowego i łańcucha wartości

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.

Rok 2025 stanowił dla Grupy okres wyjątkowych wyzwań operacyjnych i finansowych, co w istotny sposób ukształtowało zarówno decyzje dotyczące alokacji zasobów, jak i zdolność do generowania wartości. Więcej informacji na temat wyników finansowych i operacyjnych znajduje się w Sprawozdaniu Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok 2025.

Kluczowy składnik majątku rzeczowego stanowi tabor kolejowy. Utrzymanie i naprawa floty odbywa się przede wszystkim we własnych zakładach PKP CARGOTABOR, co zapewnia Grupie niezależność od zewnętrznych dostawców usług utrzymaniowych i pozwala kontrolować zarówno koszty, jak i harmonogramy przestojów. Równie istotnym zasobem są kompetencje i doświadczenie pracowników. Zarządzanie zasobami ludzkimi w 2025 roku podporządkowane było logice restrukturyzacji: celem podejmowanych działań było zachowanie kluczowych kompetencji operacyjnych przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów stałych. Więcej na temat działań w kontekście wpływów na pracowników, związanych z restrukturyzacją, znajduje się w ujawnieniu S1-4.

Własna sieć terminali przeładunkowych oraz zaplecze naprawcze taboru stanowią źródło przewagi konkurencyjnej, zapewniając niezależność operacyjną i zdolność obsługi klientów z różnych gałęzi przemysłu. Grupa dysponuje bocznymi torami kolejowymi obsługiwanymi na rzecz klientów przemysłowych. Posiadane licencje przewozowe w 9 krajach Unii Europejskiej, wieloletnie relacje z klientami przemysłowymi, kompetencje w obsłudze ciężkich przewozów masowych (węgiel, kruszywa, stal, chemikalia, paliwa), a także rozpoznawalność marki na rynkach środkowoeuropejskich stanowią zasoby, które determinują zdolność Grupy do budowania pozycji rynkowej w warunkach nasilonej konkurencji ze strony prywatnych przewoźników kolejowych i operatorów drogowych.

Grupa oferuje kompleksową obsługę łańcucha logistycznego w jednym źródle: od transportu masowego, przez transport intermodalny, po magazynowanie i obsługę terminali. Transport kolejowy pozostaje znacznie mniej emisyjny niż drogowy, co odpowiada rosnącym wymagom klientów w zakresie redukcji śladu węglowego. Dostępność usług w dziewięciu krajach UE umożliwia obsługę tranzytu środkowoeuropejskiego bez potrzeby angażowania wielu przewoźników.

Mimo redukcji zatrudnienia, Plan Restrukturyzacyjny zakłada zachowanie Grupy jako działającego przedsiębiorstwa, co chroni miejsca pracy. PKP CARGO pozostaje strategicznym elementem polskiej infrastruktury transportowej: odciąża drogi, redukuje emisje CO₂ w porównaniu z transportem samochodowym i wspiera Europejski Zielony Ład poprzez przesunięcie modalności transportu w kierunku kolei.



Łańcuch wartości Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Łańcuch wartości wyższego szczebla

Gotowe materiały do świadczenia usług i tworzenia produktów

- ◆ Lokomotywy spalinowe i elektryczne
- ◆ 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)
- ◆ Pozostałe usługi spedycyjne
- ◆ Usługi przeładunkowe
- ◆ Usługi transportu intermodalnego
- ◆ Usługi terminalowe
- ◆ Usługi celno-spedycyjne

- ◆ Usługi bocznicowe i trakcyjne
- ◆ Udostępnianie przewoźnikom kolejowym infrastruktury logistyczno-usługowej

- ◆ Naprawa i serwis taboru kolejowego
- ◆ Usługi rekultywacyjne
- ◆ Przewozy nadzwyczajne i wojskowe

Działania wspierające

- ◆ Utrzymanie taboru kolejowego
- ◆ Zarządzanie BHP
- ◆ Sprzedaż usług
- ◆ Obsługa Klienta

Łańcuch wartości niższego szczebla

- ◆ Klienci
- ◆ Ciepłownie
- ◆ Elektrownie
- ◆ Elektrociepłownie
- ◆ Samorządy lokalne
- ◆ Przedsiębiorstwa

- ◆ Wytwarzanie oraz segregacja odpadów



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.

Kluczowi dla Grupy PKP CARGO interesariusze i kanały ich angażowania

Zainteresowane strony	Kanały zaangażowania
Akcjonariusze, inwestorzy i analitycy rynkowi	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Raporty bieżące (w 2025 r. – 137 raportów), raporty okresowe (4 w roku), raport ESG (1 rocznie) ◆ Internetowe czaty/konferencje wynikowe z inwestorami indywidualnymi i instytucjonalnymi (3 w 2025 r. w tym 2 nagrane i udostępnione na stronie internetowej Spółki) ◆ Spotkania stacjonarne i w formule on-line z analitykami rynku kapitałowego ◆ Zwyczajne walne zgromadzenie (1 w 2025 r.), nadzwyczajne walne zgromadzenie (1 w 2025 r.) ◆ Dedykowana podstrona na stronie korporacyjnej, na bieżąco aktualizowana
Klienci B2B	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Bieżący kontakt telefoniczny ◆ Spotkania, konferencje tematyczne ◆ Dedykowane podstrony na stronie korporacyjnej ◆ Zgłaszanie nieprawidłowości do Wydziału Compliance
Pracownicy oraz współpracownicy	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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

Zainteresowane strony	Kanały zaangażowania
Związki zawodowe	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kanały wewnętrzne, takie jak strona intranetowa, mailingi ◆ Korespondencja formalna ze związkami zawodowymi i pracownikami ◆ Dedykowany do współpracy ze związkami adres mailowy
Eksperti i media	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Aktywne biuro prasowe: strona korporacyjna ◆ Kontakt telefoniczny i mailowy za pośrednictwem dedykowanych adresów ◆ Regularne wysyłki komunikatów prasowych, dotyczące przede wszystkim działalności Grupy Kapitałowej (30 komunikatów prasowych w 2025 r.) ◆ Publikacje prasowe, w tym wywiady, artykuły, wypowiedzi eksperckie (15 publikacji) ◆ Informacji w dziale aktualności na naszej www (blisko 65 publikacji) ◆ Kampanie, raporty i platformy komunikacji organizacji zewnętrznych, raporty ESG
Organizacje pozarządowe	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Współpraca bieżąca ◆ Spotkania tematyczne ◆ Kontakt operacyjny
Jednostki samorządu, lokalne społeczności w okolicy zakładów	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Spotkania indywidualne i grupowe ◆ Dedykowane podstrony na stronach internetowych poszczególnych spółek Grupy
Środowisko i klimat	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Raportowanie wskaźników środowiskowych ◆ Udział w spotkaniach, szkoleniach i konferencjach o tematyce proekologicznej ◆ Projekty społeczne o tematyce proekologicznej obejmujące również interesariuszy zewnętrznych

Grupa PKP CARGO uwzględniła informację zwrotną od interesariuszy w trakcie aktualizacji analizy podwójnej istotności, w tym oceny ewentualnych zmian istotności wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym. W 2025 roku zrealizowano badanie ankietowe skierowane do kluczowych interesariuszy Grupy. Proces ten został w niniejszym oświadczeniu opisany szczegółowo w IRO-1.

Ponadto w odniesieniu do kwestii pracowniczych, 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-pozyczkowymi.

Kwestie zidentyfikowane w trakcie dialogu przeprowadzonego w ramach procesu podwójnej istotności w 2025 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. Z uwagi na trwające postępowanie restrukturyzacyjne, organizacja aktywnie i na bieżąco podejmuje działania zapobiegające skutkom negatywnych wpływów na pracowników – kwestie te zostały opisane w S1-4.

Część istotnych wpływów Grupy została zidentyfikowana w kontekście zrównoważonego rozwoju po raz pierwszy w 2024 roku – 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. W ramach procesu raportowego za 2025 rok dokonano przeglądu zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans pod kątem wystąpienia zmian, wpływających na ocenę istotności. Wszelkie zmiany w tym zakresie opisano w dalszych akapitach SBM-3.

Istotne wpływy, ryzyka i szanse zidentyfikowane przez Grupę PKP CARGO 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	Wszystkie perspektywy czasowe	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 technologie niskoemisyjne i środowiskowe	Własne operacje	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 utraty partnera biznesowego (np. klienta) w łańcuchu wartości w przypadku niedostosowania się do przejścia na model niskoemisyjny przez jednostkę	Niższy szczebel	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 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	Własne operacje	Średnia i długa
E1 Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu	-	Brak istotnych wpływów	-	-	-	Szansa podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, poprzez oferowanie transportu niskoemisyjnego	Własne operacje	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	Łagodzenie zmiany klimatu	-	Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko zaburzeń w funkcjonowaniu łańcucha wartości, w wyniku ekstremalnych zjawisk pogodowych	Cały łańcuch wartości	Długa
E1 Zmiana klimatu	Łagodzenie 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	Łagodzenie zmiany klimatu	-	Brak istotnych wpływów	-	-	-	Ryzyko uszkodzenia infrastruktury wywołane ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi	Cały łańcuch wartości	Wszystkie perspektywy czasowe
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

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 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	-	-
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 Ryzyko utraty Klienta wskutek braku wszystkich pozwoleń	Własne operacje Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe Długa
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 Ryzyko utraty Klienta wskutek braku wszystkich pozwoleń	Własne operacje Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe Długa
ESRS E2 Zanieczyszczenie	Zanieczyszczenie gleby	-	Wpływ na stan środowiska poprzez odprowadzanie zanieczyszczeń wprost do gleby	Rzeczywisty negatywny	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 E4 Różnorodność biologiczna i ekosystemy	Bezpośrednie czynniki oddziaływania na utratę bioróżnorodności	Zmiana sposobu użytkowania gruntów, zmiana sposobu użytkowania wód słodkich i mórz	Wpływ na krajobraz i siedliska poprzez korzystanie, rozbudowę i utrzymywanie infrastruktury kolejowej	Potencjalnie negatywne	Cały łańcuch wartości	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 E4 Różnorodność biologiczna i ekosystemy	Wpływ na stan gatunków	Wielkość populacji danego gatunku	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 E4 Różnorodność biologiczna i ekosystemy	Wpływ na zasięg i stan ekosystemów	Uszczelnianie gleby	Wpływ na stan ekosystemów poprzez prowadzenie operacji własnych w lokalizacjach o wysokim poziomie uszczelnienia gleby	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS E5 gospodarka o obiegu zamkniętym	Zasoby wprowadzane, w tym wykorzystanie zasobów	-	Wpływ na poziom eksploatacji zasobów naturalnych wskutek pozyskiwania części i innych zasobów na utrzymanie taboru kolejowego i prowadzenie bieżącej działalności	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Wszystkie perspektywy	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	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo zatrudnienia	Wpływ na pracowników wynikający z trwającego procesu restrukturyzacyjnego Spółki	Rzeczywiste negatywne	Własne operacje	Krótka	Ryzyko postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń na skutek zrealizowanych zwolnień grupowych	Własne operacje	Krótka i średnia
							Ryzyko dotyczące obsługi kosztów pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe
							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	Wszystkie perspektywy czasowe	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	-	-

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	Wolność zrzeszania się, istnienie rad zakładowych oraz prawa pracowników do informacji, konsultacji i uczestnictwa	Wpływ na dyskryminację osób ze względu na status przynależności do związku zawodowego	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 ryzyko wystąpienia wypadków podczas wykonywania obowiązków służbowych	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	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie i życie pracowników poprzez wykonywanie pracy narażającej na choroby zawodowe	Potencjalny negatywny	Własne operacje	Wszystkie perspektywy czasowe	Brak istotnych ryzyk i szans	-	-
ESRS S1 Własne zasoby pracownicze	Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich	Szkolenia i rozwój umiejętności	Wpływ na pracowników poprzez małe możliwości podnoszenia kwalifikacji i rozwoju	Rzeczywisty negatywny	Własne operacje	Krótką i Średnią	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

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 S2 Pracownicy w łańcuchu wartości	Warunki pracy	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Wpływ na zdrowie pracowników w łańcuchu wartości - charakter pracy wiąże się z podwyższonym zagrożeniem dla bezpieczeństwa pracowników	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	-	-
ESRS S3 Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	-	Wpływ na lokalne rynki pracy w Polsce poprzez stworzenie ponad 12000 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 na kontrahentów i dostawców 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	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	Krótką i średnią	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

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).

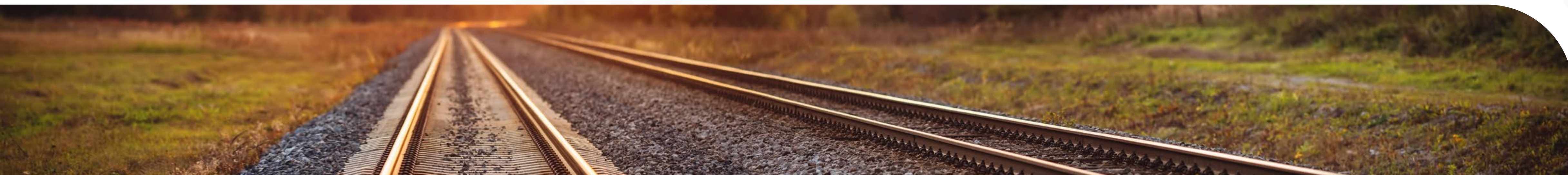
Istotne wpływy, ryzyka i szanse Grupy PKP CARGO wynikają ze strategii i modelu biznesowego organizacji związanych z kolejowym transportem i przeładunkiem towarów, głównie węgla. Wpływy, ryzyka i szanse społeczne, środowiskowe i dotyczące ładu korporacyjnego są identyfikowane w stopniu i charakterze opisanym w Tabeli nr 6. Istotne wpływy, ryzyka i szanse zidentyfikowane przez Grupę PKP CARGO w procesie analizy podwójnej istotności. Zidentyfikowane tematy istotne wiążą się z przewożonymi 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.

W okresie sprawozdawczym Grupa nie przeprowadziła analizy odporności swojego modelu biznesowego i strategii biznesowej w zakresie zdolności do przeciwdziałania istotnym wpływom i ryzykom oraz do wykorzystania istotnych szans. Brak analizy wynika z toczącego się postępowania restrukturyzacyjnego spółki PKP CARGO S.A., które wiąże się ze stanem istotnej niepewności co do przyszłego kształtu jej działalności – zarówno w zakresie jej struktury finansowej, jak i kierunków strategicznych.

Oświadczenie za rok 2025 bazuje na wynikach analizy podwójnej istotności wykonanej w 2025 roku. Na skutek procesu weryfikacji i aktualizacji analizy opisanego szerzej w IRO-1, wystąpiły zmiany istotności niektórych wpływów, ryzyk i szans w odniesieniu do ich oceny w różnych perspektywach czasowych. Cztery negatywne wpływy dotyczące środowiska, które w 2025 roku są raportowane po raz pierwszy jako istotne odnoszą się do tematów: Zanieczyszczenie gleby, Wpływ na stan i zasięg ekosystemów, Bezpośrednie czynniki oddziaływania na utratę bioróżnorodności oraz Zasoby wprowadzane, w tym wykorzystanie zasobów. Ponadto za nieistotny uznano negatywny wpływ dotyczący tematu Zrzuty wody - zweryfikowano, że niemal całe wykorzystanie wody w Grupie wynika z celów socjalno-bytowych i odprowadzania wody deszczowej, a nie działalności biznesowej. W związku z brakiem wszystkich pozwoleń środowiskowych, w 2025 roku zidentyfikowano ryzyko odnoszące się do Zanieczyszczenia wody i gleby (ryzyko oceniono jako istotne w średnim i długim terminie). W ramach podtematu Przystosowanie do zmiany klimatu, zidentyfikowano istotną w długim terminie szansę. Ponadto

za istotny uznano negatywny wpływ na pracowników odnoszący się do tematu Szkolenia i rozwój umiejętności. Zmiany te wynikają z pogłębienia analizowanych zagadnień, także w obszarze działalności spółek zależnych. Grupa Kapitałowa nie raportuje dodatkowych ujawnień własnych wykraczających poza tematy uwzględnione w ESRS 1 AR 16.

Grupa nie posiada obecnie skwantyfikowanych celów w zakresie dekarbonizacji. W ramach analizy podwójnej istotności przeprowadzono analizę ryzyk i szans klimatycznych z wykorzystaniem scenariuszy klimatycznych, której opis znajduje się w części IRO-1. Analiza obejmowała rejon Europy Środkowo-Wschodniej (przede wszystkim Polskę), czyli obszar, na którym Grupa prowadzi działalność operacyjną i obsługuje główne rynki zbytu (łańcuch niższego szczebla). W ramach działań wyższego szczebla, rozpatrzono ryzyka projektowane dla całej Europy. W analizie przyjęto trzy perspektywy czasowe: do roku (krótka), od roku do pięciu lat (średnia) i powyżej pięciu lat (długa).



Oceniono, że nagle 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 i oferowania transportu niskoemisyjnego, 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, wskutek przemieszczania się przez te siedliska. 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, czy pustynnienie.

IRO-1

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

W ramach 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 rozpoczęto 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. Analiza działalności i relacji pod kątem podwyższonego ryzyka wystąpienia negatywnych skutków dla ludzi i środowiska objęła przede wszystkim powiązania pierwszego rzędu. Dalsze powiązania oceniano na podstawie wiedzy branżowej oraz wiedzy pracowników zaangażowanych w proces raportowy, dysponujących wiedzą na temat działalności operacyjnej spółek.

Ocena istotności wpływów opierała się na kilku kluczowych kryteriach:

- ◆ skali wpływu (siły wpływu na aspekty zrównoważonego rozwoju),
- ◆ zakresie 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. Zidentyfikowane wpływy weryfikowano pod kątem powiązanych z nimi ryzyk i szans, analizując ich potencjalne oddziaływanie na sytuację finansową Grupy.

Ocenić podlegały możliwe skutki finansowe w odniesieniu do kosztów, przychodów, wartości aktywów oraz kosztu pozyskania kapitału.

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

- ◆ skali ich potencjalnego wpływu na sytuację finansową Grupy, z wykorzystaniem skali finansowej,
- ◆ prawdopodobieństwa realizacji danego ryzyka lub pojawienia się danej szansy.

W okresie sprawozdawczym Grupa nie dysponowała sformalizowanym procesem zarządzania ryzykiem, w ramach którego ryzyka związane ze zrównoważonym rozwojem byłyby hierarchizowane względem innych rodzajów ryzyka. W związku z tym nie były stosowane dedykowane narzędzia ani metodyki służące porównawczej ocenie tych ryzyk. Identyfikacja oraz ocena ryzyk i szans ESG realizowana była w ramach procesu badania istotności, przeprowadzonego na potrzeby niniejszego raportu.

Wszystkie opisane powyżej parametry istotności 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.

W 2025 roku zweryfikowano, czy wystąpiły zmiany w działalności operacyjnej i biznesowej organizacji, które mogły wpłynąć na zmianę ocen wpływów, ryzyk i szans zidentyfikowanych w trakcie analizy podwójnej istotności, zrealizowanej w poprzednim okresie sprawozdawczym. Przeglądowi pod kątem zmian podlegały także dokumenty korporacyjne odnoszące się do tematów istotnych Grupy. Analizą objęto też raporty podmiotów referencyjnych w kontekście raportowanych przez nie ujawnień.

W 2025 roku dialog z interesariuszami został przeprowadzony w formie badania ankietowego online. Ankiety skierowano, podobnie jak w poprzednim roku, do przedstawicieli grup interesariuszy, w szczególności do pracowników ośmiu spółek Grupy oraz kluczowych partnerów zewnętrznych. Kwestionariusz ankiety przygotowano w oparciu o tematy i podtematy ESRS we wszystkich trzech obszarach ESG, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii istotnych wyłonionych w roku poprzednim. Wnioski z przeprowadzonego badania wykorzystano do weryfikacji ocen wpływów, ryzyk i szans w ramach aktualizacji analizy podwójnej istotności, z którymi są one powiązane. Działanie to stanowiło element należytej staranności. 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.

Publikacja niniejszego oświadczenia ma na celu zapewnienie pełnej transparentności i poinformowanie wszystkich interesariuszy o działaniach organizacji w zakresie zrównoważonego rozwoju

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 członkowie 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 zewnętrzni specjaliści z dziedzin ochrony środowiska, społecznych aspektów działalności oraz sprawozdawczości niefinansowej. W ramach prac zorganizowano szereg warsztatów poświęconych m.in. analizie zidentyfikowanych wpływów, scenariuszom klimatycznym oraz zagadnieniom związanym z procesem należytej staranności. Przed przystąpieniem do oceny

uczestnicy procesu zostali zapoznani z przyjętą metodą i kryteriami oceny, co zapewniło spójność stosowanego podejścia

W trakcie warsztatów członkowie zespołu raportowego zapoznawali się ze wstępnie zidentyfikowanymi wpływami, ryzykami i szansami, weryfikując ich klasyfikację, opis oraz wstępną ocenę. Po zakończeniu warsztatów uzupełniali i korygowali oceny wraz z uzasadnieniami, a także weryfikowali kompletność analizy, zgłaszając ewentualnie pominięcia.

Prace nad identyfikacją i oceną wpływów, ryzyk i szans były na bieżąco dokumentowane w dedykowanym narzędziu. Po zakończeniu tego etapu obliczono wyniki istotności dla poszczególnych IRO oraz przygotowano materiały podsumowujące analizę. Wyniki poddano

przeładowi przez liderów właściwych obszarów organizacji, odpowiedzialnych m.in. za ochronę środowiska, kwestie pracownicze oraz postępowanie w biznesie. Zgłoszone uwagi zostały uwzględnione, a zaktualizowane wyniki analizy zatwierdził zespół koordynujący. Końcowa lista istotnych wpływów, potencjalnych ryzyk i możliwych szans została zatwierdzona przez Zarząd.

Proces aktualizacji analizy podwójnej istotności został zrealizowany w okresie od listopada 2025 roku do lutego 2026 roku. Grupa przeprowadziła weryfikację wyników analizy, korzystając ze źródeł informacji opisanych powyżej. Grupa PKP CARGO zakłada regularną aktualizację analizy, uwzględniającą pojawiające się dane oraz zmieniające się uwarunkowania rynkowe.



E1.IRO-1

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

Ogólne ramy oraz metodyka procesu identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans są opisane w niniejszym oświadczeniu w części IRO-1.

W ramach procesu analizy podwójnej istotności oraz identyfikacji kluczowych ryzyk i szans Grupa PKP CARGO zrealizowała pewne elementy analizy odporności swojej strategii oraz modelu biznesowego w zakresie ryzyk związanych 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.

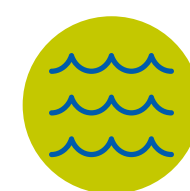
W analizie zastosowano m.in. następujące źródła:

- ◆ scenariusz *Net Zero Emissions by 2050* (NZE – Scenariusz Zerowej Emisji Netto do 2050 r.), opracowany przez Międzynarodową Agencję Energetyczną,
- ◆ wytyczne TCFD dotyczące analizy scenariuszowej dla podmiotów niefinansowych,
- ◆ raport *IPCC Climate Change 2021 – The Physical Science Basis*.

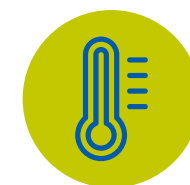
Zagrożenia związane ze zmianami klimatu – zarówno ostre, jak i długotrwanie oddziałujące zostały określone na podstawie wysokoemisyjnego scenariusza IPCC SSP5-8.5. Scenariusz ten należy do pięciu społeczno-gospodarczych ścieżek rozwoju opisanych przez IPCC i zakłada dynamiczny wzrost gospodarczy oparty 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 gwałtowne zdarzenia, takie jak powodzie, cyklony czy lawiny, które mogą prowadzić do niespodziewanych, nagłych zdarzeń takich jak uszkodzenia infrastruktury i zaburzenia ciągłości działalności operacyjnej lub zaburzeń w funkcjonowaniu łańcucha wartości,



ryzyka przewlekłe, obejmujące długofalowe zjawiska, np. zmiany temperatur, zakłócenia w cyrkulacji powietrza czy degradację gleby, w następstwie których może dochodzić do postępujących zniszczeń obiektów i spadku wartości aktywów.



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

Scenariusz Zerowej Emisji Netto do 2050 r., 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 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 i inwestorów (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.

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 popytu na węgiel, 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, czy podnoszeniem konkurencyjności transportu kolejowego poprzez wdrażanie rozwiązań niskoemisyjnych.

Szczegółowy wykaz istotnych ryzyk, wraz z przypisaniem odpowiednich horyzontów czasowych, znajduje się w SBM-3.

E2.IRO-1

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

W ramach analizy podwójnej istotności zrealizowanej w poprzednim okresie raportowym, 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 dialogu z interesariuszami opisanego w ujawnieniu IRO-1. Grupa zidentyfikowała pięć istotnych rzeczywistych negatywnych wpływów związanych z zanieczyszczeniami oraz jeden istotny potencjalnie negatywny wpływ na zanieczyszczenia środowiska, opisane w ujawnieniu SBM-3. 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,
- ◆ emitowania mikroplastiku na skutek ścierania się hamulców kompozytowych.

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 ujawnieniu IRO-1. 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 potencjalnego wpływu modelu biznesowego i kluczowych aktywności Grupy na utratę różnorodności biologicznej. Organizacja uwzględniła lokalizacje i obszar prowadzenia działalności biznesowej, a także miejsce w łańcuchu wartości. 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.

Grupa 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 strumienie 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.

Jedynie konsultacje, jakie przeprowadzono, zostały wykonane w ramach dialogu z interesariuszami opisanego w ujawnieniu IRO-1.



G1.IRO-1

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

Identyfikując istotne wpływy, ryzyka i szanse, Grupa PKP CARGO uwzględniła czynniki kontekstowe, w tym sektor oraz specyfikę i lokalizację prowadzonej działalności. Analizując lokalizacje, 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 – w 2025 roku Grupa 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	Rozdział
BP-1	Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju	Informacje ogólne
BP-2	Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności	Informacje ogólne
GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	Informacje ogólne
GOV-2	Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem	Informacje ogólne
GOV-3	Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	Informacje ogólne
GOV-4	Oświadczenie dotyczące należytej staranności	Informacje ogólne
GOV-5	Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju	Informacje ogólne

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
SBM-1	Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości	Informacje ogólne
SBM-2	Interesy i opinie interesariuszy	Informacje ogólne
SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i modelem biznesowym	Informacje ogólne
IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, istotnych ryzyk i istotnych szans	Informacje ogólne
IRO-2	Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju	Informacje ogólne
E1 GOV-3	Uwzględnienie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	Informacje ogólne
E1-1	Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu	Informacje o środowisku
E1 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Informacje ogólne
E1 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny związanych z klimatem istotnych wpływów, ryzyk i szans	Informacje ogólne
E1-2	Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	Informacje o środowisku
E1-3	Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej	Informacje o środowisku
E1-4	Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	Informacje o środowisku
E1-5	Zużycie energii i koszyk energetyczny	Informacje o środowisku
E1-6	Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych	Informacje o środowisku
E1-7	Projekty usuwania gazów cieplarnianych i ograniczania emisji gazów cieplarnianych finansowane za pomocą jednostek emisji dwutlenku węgla	Nieistotne

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
E1-8	Ustalanie wewnętrznych cen emisji dwutlenku węgla	Nieistotne
E1-9	Przewidywane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E2 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	Informacje ogólne
E2-1	Polityki związane z zanieczyszczeniem	Informacje o środowisku
E2-2	Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem	Informacje o środowisku
E2-3	Cele związane z zanieczyszczeniem	Informacje o środowisku
E2-4	Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby	Informacje o środowisku
E2-5	Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy	Informacje o środowisku
E2-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E3 IRO-1	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Nieistotne
E3-1	Polityki związane z wodą i zasobami morskimi	Nieistotne
E3-2	Działania i zasoby związane z wodą i zasobami morskimi	Nieistotne
E3-3	Cele związane z wodą i zasobami morskimi	Nieistotne
E3-4	Zużycie wody	Nieistotne
E3-5	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wodą i zasobami morskimi	Nieistotne

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
E4 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Informacje ogólne
E4 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk, zależności i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami	Informacje ogólne
E4-1	Plan przejścia w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów oraz uwzględnianie bioróżnorodności i ekosystemów w strategii i modelu biznesowym	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-2	Polityki związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-3	Działania i zasoby związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-4	Cele związane z bioróżnorodnością i ekosystemami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-5	Mierniki wpływu związane ze zmianą w zakresie bioróżnorodności i ekosystemów	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E4-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z bioróżnorodnością i ekosystemami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
E5 IRO-1	Opis procesów identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Informacje ogólne
E5-1	Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Informacje o środowisku
E5-2	Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Informacje o środowisku
E5-3	Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Informacje o środowisku
E5-4	Zasoby wprowadzane	Informacje o środowisku
E5-5	Zasoby odprowadzane	Informacje o środowisku
E5-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z wpływów, ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
S1 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	Informacje ogólne
S1 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-1	Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-2	Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze	Informacje dotyczące kwestii społecznych
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	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-6	Charakterystyka pracowników jednostki	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-7	Charakterystyka osób niebędących pracownikami stanowiących własne zasoby pracownicze jednostki	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S1-8	Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-9	Mierniki różnorodności	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-10	Adekwatna płaca	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S1-11	Ochrona socjalna	Nieistotne
S1-12	Osoby z niepełnosprawnościami	Nieistotne

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
S1-13	Mierniki dotyczące szkoleń i rozwoju umiejętności	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S1-14	Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy	Informacje dotyczące kwestii społecznych
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	Informacje dotyczące kwestii społecznych
S2 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-1	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-2	Procesy współpracy z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości w zakresie wpływów	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
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	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S2-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3 SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3 SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Rozdział
S3-1	Polityki związane z dotkniętymi społecznościami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3-2	Procesy współpracy w zakresie wpływów z dotkniętymi społecznościami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez dotknięte strony	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
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	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
S3-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
G1 GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	Informacje ogólne
G1 IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans	Informacje ogólne
G1-1	Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna	Informacje związane z ładem korporacyjnym
G1-2	Zarządzanie relacjami z dostawcami	Informacje związane z ładem korporacyjnym
G1-3	Zapobieganie korupcji i przekupstwu oraz ich wykrywanie	Nieistotne
G1-4	Incydenty korupcji lub przekupstwa	Nieistotne
G1-5	Wpływ polityczny i działalność lobbingsowa	Informacje związane z ładem korporacyjnym
G1-6	Praktyki płatnicze	Informacje związane z ładem korporacyjnym

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	Numer strony oraz nazwa ujawnienia
ESRS 2 GOV-1	21 d	Zróżnicowanie członków zarządu ze względu na płeć	x		x		(GOV-1), s. 9
ESRS 2 GOV-1	21 e	Odsetek członków organów, którzy są niezależni			x		(GOV-1), s. 9
ESRS 2 GOV-4	30	Oświadczenie w sprawie należytej staranności	x				(GOV-4), s. 13
ESRS 2 SBM-1	40 d (i)	Udział w działaniach związanych z działaniami dotyczącymi paliw kopalnych	x	x	x		(SBM-1), s. 14
ESRS 2 SBM-1	40 d (ii)	Udział w działaniach związanych z produkcją chemikaliów	x		x		Nieistotne
ESRS 2 SBM-1	40 d (iii)	Udział w działalności związanej z kontrowersyjną bronią	x		x		Nieistotne
ESRS 2 SBM-1	40 d (iv)	Udział w działaniach związanych z uprawą i produkcją tytoniu			x		Nieistotne
ESRS E1-1	14	Plan przejścia służący osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r.				x	(E1-1), s. 54
ESRS E1-1	16 g	Jednostki wykluczone z zakresu obowiązywania wskaźników referencyjnych dostosowanych do porozumienia paryskiego		x	x		Nieistotne
ESRS E1-4	34	Cele redukcji emisji gazów cieplarnianych	x	x	x		(E1-4), s. 57
ESRS E1-5	38	Zużycie energii z kopalnych źródeł zdezagregowane w podziale na źródła (dotyczy wyłącznie sektorów o znacznym oddziaływaniu na klimat)	x				(E1-5), s. 57
ESRS E1-5	37	Zużycie energii i koszyk energetyczny	x				(E1-5), s. 57

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	Numer strony oraz nazwa ujawnienia
ESRS E1-5	40–43	Energochłonność powiązana z działaniami podejmowanymi w sektorach o znacznym oddziaływaniu na klimat	x				(E1-5), s. 58
ESRS E1-6	44	Emisje gazów cieplarnianych zakresu 1, 2, 3 brutto i całkowite emisje gazów cieplarnianych	x	x	x		(E1-6), s. 58
ESRS E1-6	53–55	Intensywność emisji gazów cieplarnianych brutto	x	x	x		(E1-6), s. 59
ESRS E1-7	56	Usuwanie gazów cieplarnianych i jednostki emisji dwutlenku węgla				x	Nieistotne
ESRS E1-9	66	Ekspozycja portfela odniesienia na ryzyka fizyczne związane z klimatem			x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E1-9	66 a	Dezagregacja kwot pieniężnych według nagłego i długotrwałego ryzyka fizycznego		x			Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E1-9	66 c	Lokalizacja znaczących składników aktywów obciążonych istotnym ryzykiem fizycznym		x			Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E1-9	67 c	Podział wartości księgowej nieruchomości według klas efektywności energetycznej		x			Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E1-9	69	Stopień ekspozycji portfela na szanse związane z klimatem			x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
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				(E2-4), s. 70
ESRS E3-1	9	Woda i zasoby morskie	x				Nieistotne
ESRS E3-1	13	Specjalna polityka	x				Nieistotne

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	Numer strony oraz nazwa ujawnienia
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				Nieistotne
ESRS E3-4	29	Całkowite zużycie wody w m3 na przychód netto z własnych operacji	x				Nieistotne
ESRS 2 SBM 3-E4	16 a (i)	Obszary wrażliwe pod względem bioróżnorodności	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS 2 SBM 3-E4	16 b	Oddziaływanie na ekosystemy lądowe	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS 2 SBM 3-E4	16 c	Gatunki zagrożone wyginięciem	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS E4-2	24 b	Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie gruntów/rolnictwa	x				Nieistotne
ESRS E4-2	24 c	Zrównoważone praktyki lub polityki w zakresie oceanów/mórz	x				Nieistotne
ESRS E4-2	24 d	Polityki na rzecz przeciwdziałania wylesianiu	x				Nieistotne
ESRS E5-5	37 d	Odpady niepoddawane recyklingowi	x				(E5-5), s. 75
ESRS E5-5	39	Odpady niebezpieczne i odpady promieniotwórcze	x				(E5-5), s. 75
ESRS 2 SBM-3-S1	14 f	Ryzyko wystąpienia przypadków pracy przymusowej	x				(SBM-3), s. 78
ESRS 2 SBM-3-S1	14 g	Ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci	x				(SBM-3), s. 78
ESRS S1-1	20	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				(S1-1), s. 78
ESRS S1-1	21	Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy			x		(S1-1), s. 80

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	Numer strony oraz nazwa ujawnienia
ESRS S1-1	22	Procedury i środki na rzecz zapobiegania handlowi ludźmi	x				(S1-1), s. 80
ESRS S1-1	23	Polityka lub system zarządzania służące zapobieganiu wypadkom przy pracy	x				(S1-1), s. 80
ESRS S1-3	32 c	Mechanizmy rozpatrywania skarg	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S1-14	88 b i c	Liczba zgonów związanych z pracą oraz liczba i wskaźnik wypadków związanych z pracą	x		x		(S1-14), s. 90
ESRS S1-14	88 e	Liczba dni straconych z powodu urazów, wypadków, ofiar śmiertelnych lub chorób	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
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				(S1-17), s. 90
ESRS S1-17	104 a	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		(S1-17), s. 90
ESRS 2 SBM-3-S2	11 b	Znaczące ryzyko wystąpienia przypadków pracy dzieci lub pracy przymusowej w łańcuchu wartości	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S2-1	17	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S2-1	18	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S2-1	19	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1

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	Numer strony oraz nazwa ujawnienia
ESRS S2-1	19	Strategie w zakresie należytej staranności w odniesieniu do kwestii objętych podstawowymi konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 1–8			x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S2-4	36	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka związane z łańcuchem wartości na wyższym i niższym szczeblu	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S3-1	16	Zobowiązania w zakresie polityki dotyczącej poszanowania praw człowieka	x				Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
ESRS S3-1	17	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, zasad MOP lub wytycznych OECD	x		x		Zwolnienie zgodne z Dodatkiem C do ESRS 1
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				Nieistotne
ESRS S4-1	17	Nieprzestrzeganie Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz wytycznych OECD	x		x		Nieistotne
ESRS S4-4	35	Kwestie i incydenty dotyczące poszanowania praw człowieka	x				Nieistotne
ESRS G1-1	10 b	Konwencja Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji	x				(G1-1), s. 94
ESRS G1-1	10 d	Ochrona sygnalistów	x				(G1-1), s. 93
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

02

Informacje o środowisku

Taksonomia UE

E1 Zmiana klimatu

E2 Zanieczyszczenia

E5 Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym



Informacje o środowisku – 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 gospo-

darcza nie wyrządza poważnych szkód względem któregokolwiek 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. Zbiorczo dokumenty te określone 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.

Niniejsze ujawnienia przygotowano z uwzględnieniem zmian wprowadzonych przez Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2026/73 z dnia 4 lipca 2025 r.

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 PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przy współpracy Wydziału Energetyki, Klimatu i Ochrony Środowiska w Biurze Infrastruktury PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Zespół Raportowania Niefinansowego w Biurze Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. 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 2025 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 6.14 – 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 niewyrządzenia poważnych szkód na podstawie TKK. W wyniku przeprowadzonej weryfikacji tych kryteriów stwierdzono, 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,
- ◆ CCM 6.14 – Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego.



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 (obróć) 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.



Obrót

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 2025 r. według MSSF UE”.



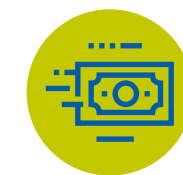
CapEx

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: tabor kolejowy, pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne 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 4.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za 2025 rok”.



OpEx

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

- ◆ mianownik stanowiły kategorie kosztów wskazanych w definicji taksonomicznej OpEx, 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 sprzątnięcia 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. dotyczącej wytwarzania energii w ramach procesów jądrowych i produkcji energii z gazowych paliw kopalnych).

Wyniki

Podsumowanie KPI

Rok obrotowy (N)		2025														
					Podział według celów środowiskowych działalności zgodnej z systematyką											
Kluczowy wskaźnik wyników	Ogółem	Udział działalności kwalifikującej się do systematyki	Działalność zgodna z systematyką	Udział działalności zgodnej z systematyką	Łagodzenie zmian klimatu	Adaptacja do zmian klimatu	Zasoby wodne i morskie	Gospodarka obiegu zamkniętego	Zanieczyszczenie	Bioróżnorodność	Udział działań wspomagających	Udział działań na rzecz przejścia	Działalność niepodlegająca ocenie uznana za nieistotną	Działalność zgodna z systematyką w poprzednim roku obrotowym (2024)	Udział działalności zgodnej z systematyką w poprzednim roku obrotowym (2024)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	
Tekst	mIn PLN	%	mIn PLN	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	mIn PLN	%	
Obrót	3 785,9	81,6%	1 469,7	38,8%	38,8%						1,2%		1,6%	1 641,6	36,8%	
Nakłady Inwestycyjne	424,2	83,1%	135,4	31,9%	31,9%						31,9%		0,1%	175,7	29,8%	
Wydatki Operacyjne	342,6	68,0%	60,0	17,5%	17,5%						16,4%		2,1%	74,8	22,2%	



Obrót

W ramach analizy zgodności z Taksonomią przeanalizowano obroty Grupy PKP CARGO w 2025 roku.

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

- ◆ CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i wyposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano tę część przychodów jako zgodną, która dotyczyła usług napraw lokomotyw elektrycznych 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) oraz usług napraw wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;

- ◆ CCM 6.2 transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano jako zgodne przychody z przewozu 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). Również jako zgodne zakwalifikowano przychody z tytułu wynajmu lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych nieprzeznaczonych do transportu paliw kopalnych;

- ◆ CCM 6.14 – 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 tę część przychodów jako zgodną, która dotyczyła przychodów z usług utrzymania i eksploatacji zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz z udostępniania infrastruktury i instalacji przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych, tj. infrastruktury terminali i konstrukcji nośnych do załadunku, wyładunku i przeładunku towarów.

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:

- ◆ CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i wyposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano tę część przychodów jako niezgodną, która dotyczyła usług napraw lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone w przeważającym zakresie do transportu paliw kopalnych;

- ◆ CCM 6.2 transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano jako niezgodne przychody przewozowe towarów realizowane przez lokomotywy wykorzystujące konwencjonalne silniki spalinowe oraz przychody uzyskane z przewozu paliw kopalnych. Również jako niezgodne zakwalifikowano przychody z tytułu wynajmu lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone w przeważającym zakresie do transportu paliw kopalnych;
- ◆ CCM 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, inżynieryjnych, 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 tę część przychodów jako niezgodną, która dotyczyła przychodów z usług utrzymania i eksploatacji niezelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz z udostępniania infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne.

Przychody z umów z klientami stanowiły 1.469,1 mln zł obrotu zgodnego z systematyką, a pozostałe 0,7 mln zł obrotu zgodnego z systematyką stanowiły przychody z wynajmu lokomotyw elektrycznych. Wartość obrotu zgodnego z systematyką, ale prowadzonego w celu konsumpcji własnej (wyłączenia konsolidacyjne) w ramach poszczególnych działalności kształtowała się następująco:

- ◆ CCM 3.3 wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – 180,7 mln zł;
- ◆ CCM 6.2 transport kolejowy towarów – 241,7 mln zł;
- ◆ CCM 6.14 infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – 3,6 mln zł.

Wartość wskaźnika obrotu jest na podobnym poziomie jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym.

Za nieistotne uznano działalności, które generowały obrót poniżej 2% oraz nie były związane z głównymi działalnościami Grupy PKP Cargo, tj.:



obroty związane z transportem drogowym towarów – odpowiadają za 1,5% obrotów,



obroty związane z wynajmem powierzchni – odpowiadają za 0,1% obrotów.



Obrót

Zgłaszany kluczowy wskaźnik wyników

Obrót

Rok obrotowy (N)

2025

Cel środowiskowy działalności zgodnej z systematyką

Działalność gospodarcza	Kod	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności kwalifikującej się do systematyki (udział obrotu kwalifikującego się do systematyki)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (wartość pieniężna obrotu)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (udział obrotu zgodnego z systematyką)	Łagodzenie zmian klimatu	Adaptacja do zmian klimatu	Zasoby wodne i morskie	Gospodarka o obiegu zamkniętym	Zanieczyszczenie	Bioróżnorodność	Działalność wspomagająca	Działalność na rzecz przejścia	"Udział działalności zgodnej z systematyką w działalności kwalifikującej się do systematyki"
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Tekst		%	mIn PLN	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
"Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu"	CCM 3.3	0,6%	6,8	0,2%	0,2%						0,2%		0,2%
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	70,3%	1 426,2	37,7%	37,7%								46,1%
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	10,8%	36,8	1,0%	1,0%						1,0%		1,2%
Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów					38,8%								
Łączny kluczowy wskaźnik wyników - obrót		81,6%	1 469,7	38,8%	38,8%						1,2%		47,5%

CapEx

W ramach badania zgodności z Taksonomią przeanalizowano nakłady inwestycyjne poniesione w 2025 roku.

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

- ◆ CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano jako zgodne nakłady inwestycyjne w zakresie lokomotyw elektrycznych 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) oraz nakłady w zakresie wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;
- ◆ CCM 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 tę część nakładów jako zgodną, która dotyczyła zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz infrastruktury i instalacji przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych, tj. infrastruktury terminali i konstrukcji nośnych do załadunku, wyładunku i przeładunku towarów.

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:

- ◆ CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano jako niezgodne nakłady inwestycyjne w zakresie lokomotyw spalinowych oraz tych wagonów towarowych, które są przeznaczone w przeważającym zakresie do transportu paliw kopalnych;
- ◆ CCM 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 tę część nakładów jako niezgodną, która dotyczyła niezelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne.

Całość poniesionych nakładów inwestycyjnych zgodnych z systematyką stanowiły zwiększenia dotyczące rzeczowych aktywów trwałych. 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.

Za nieistotne uznano nakłady inwestycyjne, które generowały obrót poniżej 2% oraz nie były związane z istotnymi przedsięwzięciami w Grupie PKP Cargo, tj.:



nakłady inwestycyjne związane z samochodami osobowymi – odpowiadają za 0,1% CapEx.



CapEx

Zgłaszany kluczowy wskaźnik wyników

Nakłady Inwestycyjne

Rok obrotowy (N)		2025														
					Cel środowiskowy działalności zgodnej z systematyką											
Działalność gospodarcza	Kod	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności kwalifikującej się do systematyki (udział nakładów inwestycyjnych kwalifikujących się do systematyki)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (wartość pieniężna nakładów inwestycyjnych)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (udział nakładów inwestycyjnych zgodnych z systematyką)	Łagodzenie zmian klimatu	Adaptacja do zmian klimatu	Zasoby wodne i morskie	Gospodarka o obiegu zamkniętym	Zanieczyszczenie	Bioróżnorodność	Działalność wspomagająca	Działalność na rzecz przejścia	"Udział działalności zgodnej z systematyką w działalności kwalifikującej się do systematyki"			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)			
Tekst		%	mIn PLN	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%			
"Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu"	CCM 3.3	80,3%	123,8	29,2%	29,2%						29,2%		35,1%			
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	2,8%	11,6	2,7%	2,7%						2,7%		3,3%			
Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów					31,9%											
Łączny kluczowy wskaźnik wyników - nakłady inwestycyjne		83,1%	135,4	31,9%	31,9%						31,9%		38,4%			

OpEx

W ramach badania zgodności z Taksonomią przeanalizowano koszty operacyjne ponoszone w 2025 roku.

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

- CCM 3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. W szczególności zakwalifikowano jako zgodne koszty napraw i konserwacji lokomotyw elektrycznych 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) oraz koszty napraw wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;
- CCM 6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano jako zgodne koszty najmu krótkookresowego lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych;

- CCM 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 tę część kosztów jako zgodną, która dotyczyła utrzymania i eksploatacji zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych.

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:

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

transportu paliw kopalnych;

- CCM 6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano jako niezgodne koszty najmu krótkookresowego lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone głównie do transportu paliw kopalnych;
- CCM 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 tę część kosztów jako niezgodną, która dotyczyła kosztów utrzymania i eksploatacji nieelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne.





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

- ◆ CCM 3.3 wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – koszty napraw bieżących lokomotyw elektrycznych (47,8 mln zł) oraz wagonów nie przeznaczonych do przewozów paliw kopalnych (7,7 mln zł);
- ◆ CCM 6.2. transport kolejowy towarów – koszty najmu lokomotyw elektrycznych (0,1 mln zł) oraz koszty najmu wagonów towarowych nieprzeznaczonych do transportu paliw kopalnych (3,8 mln zł);
- ◆ CCM 6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – koszty utrzymania i napraw terminali przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych (0,6 mln zł).

Do pozostałych kosztów operacyjnych 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 spalinyowych oraz wagonów przeznaczonych do przewozów paliw kopalnych, utrzymanie i naprawy infrastruktury torowej i terminali przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne,

koszty napraw i remontów pozostałych nieruchomości, koszty związane z naprawami oraz remontami maszyn i urządzeń oraz środków transportu samochodowego, koszty sprzątnięcia powierzchni, ochrony budynków, koszty utrzymania infrastruktury IT, koszty legalizacji urządzeń, niezakwalifikowany jako zgodny z systematyką najem krótkoterminowy środków trwałych.

Za nieistotne uznano koszty operacyjne, które generowały obrót poniżej 2% w Grupie PKP Cargo, tj.:



koszty związane z samochodami osobowymi – odpowiadają za 1,1% OpEx.,



koszty związane z transportem drogowym i flotą samochodów dostawczych – odpowiadają za 1,0% OpEx.,



koszty związane z remontami budynków – odpowiadają za mniej niż 0,1% OpEx.

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 2025 roku plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu. Dalsze postępowanie w obszarach związanych z kwestiami klimatycznymi jest uzależnione od zapisów Planu Restrukturyzacyjnego, który będzie stanowił podstawę do określenia przyszłej strategii i kierunków działań zarówno dla Spółki, jak i całej Grupy.



E1-2

Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

W Grupie Kapitałowej PKP CARGO w 2025 roku nie obowiązywała jedna polityka związana z zarządzaniem istotnymi tematami związanymi ze zmianą klimatu. W poszczególnych spółkach zależnych funkcjonowały różnorodne regulacje wspierające zarządzanie tym zagadnieniem.

Spółka PKP CARGO, zgodnie z wdrożoną *Księgą Zintegrowanego Systemu Zarządzania (Księga ZSZ)*, dąży m.in. do ograniczenia wpływu na klimat poprzez działania w kierunku transformacji energetycznej i redukcji śladu węglowego, promowania ekologicznej formy transportu, jaką jest transport kolejowy, inwestowanie w nowoczesny tabor oraz racjonalne użytkowanie surowców, materiałów, energii i wody, zgodnie z wymaganiami prawnymi, zasadami ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju. Szerzej kwestie wynikające z wdrożonego w Spółce Zintegrowanego Systemu Zarządzania zostały opisane w części *E2 Zanieczyszczenia*.

Spółka komunikuje swoje wartości i zobowiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju poprzez zapisy w regulacjach udostępnianych klientom. W *Regulaminie Przewozu Przesyłek Towarowych (RPT) PKP CARGO S.A., określającym zasady sprzedaży usług, przyjęcia do przewozu, przewozu i wydania przesyłek towarowych*, Spółka zawarła *Deklarację PKP CARGO S.A. w zakresie zrównoważonego rozwoju*. W jej ramach zobowiązuje się, między innymi, do kierowania się zasadami zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do dbania o środowisko naturalne, otoczenie społeczne i transparentność ładu korporacyjnego oraz wskazuje, że wybór transportu kolejowego, ze względu na jego niską emisyjność i energochłonność, wpisuje się w działania związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat. Spółka wyróżnia też w deklaracji oczekiwania wobec klientów, aby prowadzona przez nich działalność wspierała wspomniane wyżej zasady i wartości.

W spółce PKP CARGO SERVICE wdrożono System Zarządzania Energią zgodny z wymaganiami norm ISO 50001:2018, będący częścią jej Zintegrowanego Systemu Zarządzania. Polityka udostępniona jest publicznie na stronie internetowej, a dokumentacja dotycząca Systemu Zarządzania Energią jest udostępniona pracownikom w Intranecie.

Wskazana regulacja określa sposób, w jaki spółka PKP CARGO SERVICE zarządza wykorzystaniem energii w celu poprawy wyniku energetycznego. Dokument reguluje w szczególności zasady przeprowadzenia cyklicznego przeglądu energetycznego, który stanowi podstawę do sporządzenia raportu obejmującego:

- ◆ analizę zużycia energii w kluczowych obszarach działalności,
- ◆ identyfikację znaczących użytkowników energii,
- ◆ ocenę czynników wpływających na poziom zużycia energii,
- ◆ identyfikację możliwości poprawy efektywności energetycznej,
- ◆ analizę trendów oraz porównanie wyników z wcześniejszymi okresami,
- ◆ rekomendacje działań technicznych i organizacyjnych prowadzących do redukcji zużycia energii i emisji związanych z jej wykorzystaniem.

Wyniki przeglądu energetycznego stanowią podstawę do aktualizacji celów energetycznych oraz planów działań, a także wspierają proces podejmowania decyzji dotyczących inwestycji i modernizacji infrastruktury. Raport jest również wykorzystywany do monitorowania postępów w zakresie efektywności energetycznej oraz redukcji emisji CO₂.

W spółce PKP CARGO INTERNATIONAL wdrożono Zintegrowany System Zarządzania (*Total Management System*) zgodny m.in. z normami zarządzania środowiskowego ISO 14001 oraz zarządzania energią 50001. W jego ramach firma dąży między innymi do ograniczenia wpływu na klimat poprzez działania zmierzające do transformacji energetycznej, zmniejszenia energochłonności, redukcji śladu węglowego i wdrażania ekologicznych form transportu, takich jak przewozy kolejowe. Treści te w szczególności opisywane są w Polityce Zrównoważonego Rozwoju i TMS, będącej częścią Zintegrowanego Systemu Zarządzania, która została opublikowana na stronie internetowej spółki.

E1-3

Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej

Opisane wyżej polityki obejmują obszar operacji własnych w ramach działalności poszczególnych spółek zależnych. Za ich wdrażanie odpowiadają zarządy poszczególnych podmiotów. Spółki, w których wdrożono powyższe regulacje, nie przeprowadziły formalnych konsultacji z interesariuszami nad ich tworzeniem.

Jednocześnie polityki uwzględniają interesy „cichego interesariusza”, jakim jest środowisko naturalne, poprzez działania ukierunkowane na zwiększanie efektywności energetycznej oraz redukcję zużycia energii pochodzącej z paliw kopalnych.

W pozostałych spółkach zależnych nie wdrożono regulacji dotyczących zarządzania zagadnieniami odnoszącymi się do zmiany klimatu, wykraczających poza spełnienie przepisów prawa.

Spółki nie planują obecnie wdrożenia dodatkowych regulacji w tym obszarze. W średnio-terminowej perspektywie czasowej planuje się dokonać przeglądu możliwości wdrożenia takich regulacji.

W Grupie PKP CARGO nie funkcjonował w 2025 roku plan działań związany z adaptacją do zmiany klimatu lub jej łagodzeniem. Poszczególne spółki zależne podejmowały jednak w obszarze operacji własnych pewne działania optymalizujące zużycie energii i redukujące emisje w Zakresach 1 i 2.

Spółka PKP CARGO zaktualizowała *Politykę Zintegrowanego Systemu Zarządzania* poprzez wprowadzenie zapisu zobowiązującego ją do ograniczenia wpływu na klimat i do redukcji śladu węglowego.

W okresie sprawozdawczym PKP CARGO zawarło umowę na dostawę w 2026 roku 100% energii elektrycznej nietrakcyjnej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii. Umowa obejmuje także spółki PKP CARGOTABOR, PKP CARGO CONNECT, PKP CARGO TERMINALE oraz PKP CARGOTOR. W zakresie energii elektrycznej trakcyjnej Spółka zawarła umowę na zakup w 2026 roku 150 000 MWh energii pokrytej gwarancjami pochodzenia z odnawialnych źródeł energii. W 2027 roku Spółka planuje zawrzeć umowy na dostawę 100% zielonej energii elektrycznej – zarówno trakcyjnej, jak i nietrakcyjnej. Spodziewana redukcja emisji gazów cieplarnianych nie została jednak oszacowana.

W 2025 roku Spółka produkowała energię ze źródeł odnawialnych (z kolektorów słonecznych) i planuje kontynuować ten proces w krótkiej i średniej perspektywie czasowej. W ramach wdrażania środków poprawy efektywności energetycznej, stosowała też pompy ciepła jako źródło ciepła w kilku lokalizacjach.

Spółka PKP CARGO SERVICE w roku raportowym kontynuowała proces modernizacji oświetlenia, zastępując tradycyjne LED-owym. Działania te będą realizowane w krótkiej i średniej perspektywie czasowej. Ponadto zgodnie z planami modernizacyjnymi realizowanymi w perspektywie stałej wyremontowano trzy lokomotywy, co przełożyło się na mniejsze zużycie oleju napędowego. Efekty tych działań w postaci mniejszego zapotrzebowania na paliwo spodziewane są w krótkiej i średniej perspektywie czasowej.

Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL jest w trakcie opracowania planu dekarbonizacji, który ma zapewnić realistyczne ramy dla kontrolowanego ograniczania emisji w obszarach, na które spółka ma bezpośredni lub pośredni wpływ. W 2025 roku PKP CARGO INTERNATIONAL produkowała energię odnawialną, a w perspektywie średnioterminowej zakłada się dalszy wzrost konsumpcji energii ze źródeł odnawialnych oraz redukcję emisji GHG. Planuje się także poprawę przejrzystości i jakości danych niezbędnych do raportowania Zakresu 3.

Do realizacji tych zadań nie zaplanowano znaczących nakładów finansowych.

W pozostałych spółkach zależnych Grupy nie podjęto przedsięwzięć związanych z adaptacją lub łagodzeniem zmian klimatu. Dalsze planowanie działań uzależnione jest od akceptacji Planu Restrukturyzacyjnego, który stanowić będzie podstawę do opracowania kierunków działań strategicznych tak dla Spółki, jak i całej Grupy Kapitałowej.



E1-4

Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

W Grupie PKP CARGO w 2025 roku nie obowiązywały cele związane z łagodzeniem lub adaptacją do zmian klimatu, w tym cele redukcji emisji gazów cieplarnianych. Jednocześnie ustanowienie wymiernych, zorientowanych na wynik celów planuje w krótkiej perspektywie czasowej spółka PKP CARGO INTERNATIONAL w związku z wdrażaniem planu dekarbonizacji.

Dalsze postępowanie w obszarach związanych z kwestiami klimatycznymi, w tym wyznaczenie celów, jest uzależnione od akceptacji Planu Restrukturyzacyjnego, który stanowi podstawę do opracowania działań strategicznych dla Spółki, jak i całej Grupy Kapitałowej. Niemniej spółki zależne podjęły działania w celu wyznaczenia poziomu śladu węglowego, co stanowi istotny, pierwszy krok do wyznaczenia ścieżki dekarbonizacji w przyszłości. Ponadto dokonuje się stałego opomiarowania zużycia mediów, dążąc do ogólnej oszczędności zasobów.

E1-5

Zużycie energii i koszyk energetyczny

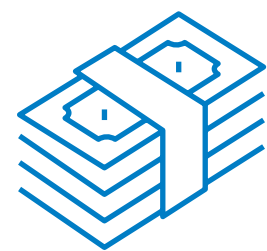
Grupa zmierzyła dotkliwość swoich wpływów na środowisko poprzez kontrole koszyka energetycznego. Poniższa tabela przedstawia całkowite zużycie energii Grupy w 2025 roku z podziałem na główne źródła jej pochodzenia. Dane wyrażone są w megawatogodzinach (MWh) oraz w procentowym udziale poszczególnych źródeł w całkowitym zużyciu - największy udział 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 PKP CARGO w 2025 według głównych źródeł jej pochodzenia

	Jednostka	Wielkość 2025	Wielkość 2024
1) Zużycie paliwa z węgla i produktów węglowych	MWh	10 395	16 913
2) Zużycie paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych	MWh	260 554	536 975
3) Zużycie paliwa z gazu ziemnego	MWh	6 634	97 666
4) Zużycie paliwa z innych źródeł kopalnych	MWh	133	161
5) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych	MWh	436 249	514 471
6) Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych (obliczone jako suma wierszy 1–5)	MWh	713 965	1 166 186
Udział źródeł kopalnych w całkowitym zużyciu energii	%	99,2	99,9
7) Zużycie energii ze źródeł jądrowych	MWh	0	0
Udział zużycia energii ze źródeł jądrowych w całkowitym zużyciu energii	%	0	0
8) Zużycie paliwa w przypadku źródeł odnawialnych, w tym biomasy (obejmujących również odpady przemysłowe i komunalne pochodzenia biologicznego, biogaz, wodór odnawialny itp.)	MWh	0	275
9) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł odnawialnych	MWh	5 814	868
10) Zużycie energii odnawialnej produkowanej samodzielnie bez użycia paliwa	MWh	11	37
11) Całkowite zużycie energii odnawialnej i niskoemisyjnej (obliczone jako suma wierszy 8–10)	MWh	5 825	1 180
Udział źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii	%	0,8	0,1
Całkowite zużycie energii (obliczone jako suma wierszy 6, 7 i 11)	MWh	719 790	1 167 366

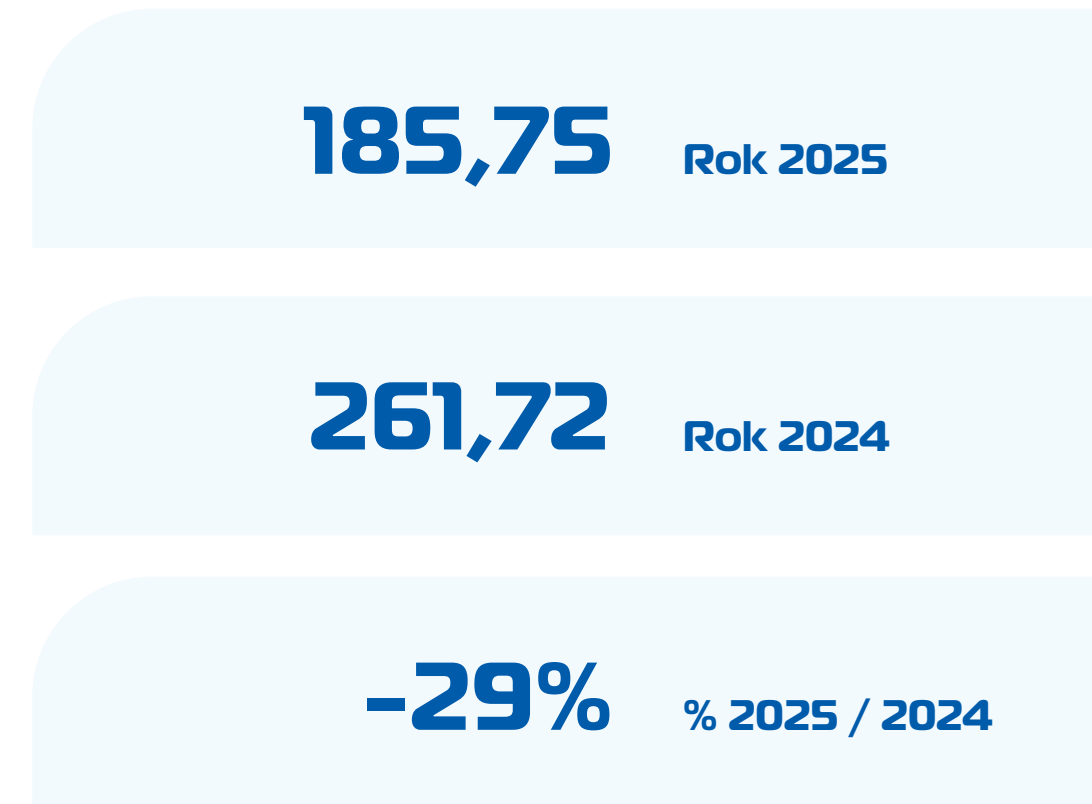
Przedstawione w powyższej tabeli dane są zgodne z ogólną metodyką kalkulacji śladu węglowego, szczegółowo opisaną w ujawnieniu E1-6. Źródłem danych dla paliw zużywanych bezpośrednio były dane zakupowe i faktury. Dla energii odpowiadającej emisjom Zakresu 2, źródłem były wskazania liczników oraz faktury. W pozycji 10) uwzględniono energię wytworzoną samodzielnie poprzez kolektory słoneczne i pompy ciepła, przy czym nie uwzględniono energii pobranej przez pompy z sieci.

Wskaźnik energochłonności Grupy PKP CARGO w 2025 roku



Całkowite zużycie energii w ramach działalności w sektorze Transportu na całkowite przychody netto Grupy (MWh/mln PLN)

Poniżej zaprezentowano informacje na temat energochłonności w odniesieniu do przychodów netto Grupy PKP Cargo (szczegóły dotyczące przychodów w SKONSOLIDOWANYM SPRAWOZDANIU FINANSOWYM GRUPY, NOTA OBJAŚNIAJĄCA 2.1 ORAZ 2.3). Wskaźnik obliczono, dzieląc całkowite zużycie energii przez łączne przychody netto. Przyjęto, że cała działalność Grupy wiąże się z działalnością w sektorze o znacznym oddziaływaniu na klimat.



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. Poniższa tabela zawiera podsumowanie wyliczeń. Szczegółowy opis zastosowanej metodyki znajduje się w dalszej części rozdziału.

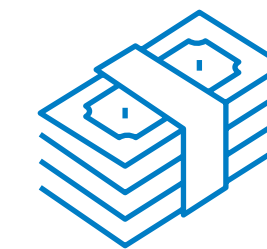
Emisje gazów cieplarnianych (GHG) Grupy PKP CARGO w 2025

	Jednostka	Rok 2025	Rok bazowy 2024
Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 1			
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 1	Mg CO ₂ e	75 809	126 608
Emisje brutto biogeniczne w zakresie 1	Mg CO ₂ e	2 472	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 CO ₂ e	211 408	249 434
Emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 2 wg metody market-based	Mg CO ₂ e	329 500	350 134

	Jednostka	Rok 2025	Rok bazowy 2024
Emisje gazów cieplarnianych w zakresie 3			
Całkowite pośrednie emisje brutto gazów cieplarnianych w zakresie 3	Mg CO ₂ e	3 816 558	1 763 997
1 Zakupione towary i usługi	Mg CO ₂ e	53 129	200 551
2 Dobra inwestycyjne	Mg CO ₂ e	27 236	11 505
3 Działalność związana z paliwem i energią nieujęte w zakresie 1 lub 2	Mg CO ₂ e	115 127	184 753
4 Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu	Mg CO ₂ e	3 568 306	65 280
5 Odpady wytworzone w ramach operacji	Mg CO ₂ e	-	2 343
6 Podróże służbowe	Mg CO ₂ e	-	279
7 Dojazdy pracowników do pracy	Mg CO ₂ e	-	4 948
8 Aktywa wyższego szczebla będące przedmiotem leasingu	Mg CO ₂ e	-	5 494
9 Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu łańcucha wartości	Mg CO ₂ e	-	1 223 931
11 Wykorzystanie sprzedanych produktów	Mg CO ₂ e	52 760	64 374
13 Aktywa niższego szczebla będące przedmiotem leasingu	Mg CO ₂ e	-	536
Całkowite emisje gazów cieplarnianych			
Całkowite emisje gazów cieplarnianych w zakresach 1+2 (location-based)+3	Mg CO ₂ e	4 103 775	2 140 035
Całkowite emisje gazów cieplarnianych w zakresach 1+2 (market-based) +3	Mg CO ₂ e	4 221 867	2 240 735

Poniżej zaprezentowano intensywność emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do przychodów netto Grupy Kapitałowej PKP Cargo S.A. (szczegóły dotyczące przychodów w SKONSOLIDOWANYM SPRAWOZDANIU FINANSOWYM GRUPY, NOTA OBJAŚNIAJĄCA 2.1 ORAZ 2.3). 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 Grupy PKP CARGO w 2025 roku

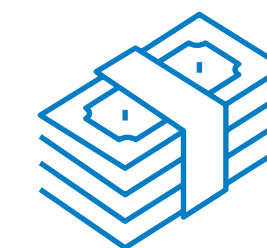


Całkowite emisje gazów cieplarnianych (metoda location-based) na przychody netto (t ekwiwalentu CO₂/mln PLN)

1059,04 Rok 2025

479,79 Rok 2024

121% % 2025 / 2024



Całkowite emisje gazów cieplarnianych (metoda market-based) na przychody netto (t ekwiwalentu CO₂/mln PLN)

1089,51 Rok 2025

502,36 Rok 2024

117% % 2025 / 2024



Opis przyjętej metodyki

Metodyka obliczeń obejmuje Zakres 1, Zakres 2 i Zakres 3 emisji. 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 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku. Jako rok bazowy dla obliczeń ustalono 2024 rok. Zakres kalkulacji obejmuje całą Grupę Kapitałową.

Metodyka obliczania śladu węglowego w Zakresie 3 na rok 2025 opiera się na zastosowaniu podstawowego równania do wyznaczania emisji c_f , które uwzględnia źródła emisji i ich współczynniki emisyjności.

$$c_f = \sum f_{i,j} a_{i,j}$$

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 ($kgCO_2e$ lub tCO_2e), powyższe równanie upraszcza się do postaci:

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

Do obliczeń emisji CO_2eq zastosowano najnowsze wartości współczynnika ocieplenia globalnego (GWP) opublikowane przez IPCC w oparciu o stuletni horyzont czasowy (AR6). Współczynniki te są wykorzystywane dla emisji Zakresu 1 i Zakresu 2, a także w większości wskaźników stosowanych w Zakresie 3. W stosunku do roku 2025 zaktualizowano wskaźniki monetarne do potencjałów globalnego ocieplenia AR6 dla metanu, podtlenku azotu oraz sześciufluorku siarki, lecz nie ma to istotnego wpływu na wartość wskaźników.

Granice organizacyjne i zakresy emisji

Emisje Grupy zostały obliczone według poniższych założeń.

W sprawozdaniu ujęto następujące spółki na podstawie danych rzeczowych 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 nieistotne emisje wynikające z działalności operacyjnej wykluczono poniższe spółki:

- ◆ Terminale Przetadunkowe Sławków Medyka sp. z o.o.,
- ◆ Transgaz S.A.,
- ◆ PKP CARGO CONNECT GmbH.

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%),
- ◆ MIĘDZYJARODOWA 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 energie wyniosły 269 tys. zł, oznacza, iż ujęte emisje w Kategorii 15 Zakresu 3 będą poniżej 0,01% emisji całkowitych Grupy.
- ◆ **EUROTERMINAL 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 energie (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 przetadunkową 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: Działalność związana z paliwem oraz energią (nieujęte w Zakresie 1 lub 2),
- ◆ Kat. 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu,
- ◆ Kat. 5: Odpady wytwarzane w ramach operacji,
- ◆ Kat. 6: Podróże służbowe,
- ◆ Kat. 7: Dojazdy pracowników do pracy,
- ◆ Kat. 8: Aktywa wyższego szczebla będące przedmiotem leasingu,
- ◆ Kat. 9: Transport na niższym szczeblu,
- ◆ Kat. 11: Wykorzystanie sprzedanych produktów,
- ◆ Kat. 13: Aktywa niższego szczebla będące przedmiotem leasingu.



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.

Na podstawie wyników z roku 2024 za nieistotne uznano kategorie:

- ◆ Kat. 2: Dobra inwestycyjne (w przypadku spółek CARGOSPED, TERMINAL BRANIEWO, CARGOTOR, PKP CARGO SERVICE),
- ◆ Kategoria 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu (w przypadku spółek PKP CARGOTABOR, PKP CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO, CARGOTOR, PKP CARGO SERVICE),
- ◆ Kat. 5: Odpady wytwarzane w trakcie operacji,
- ◆ Kat. 6: Podróże służbowe,
- ◆ Kat. 7: Dojazdy pracowników do pracy,
- ◆ Kat. 9: Transport na niższym szczeblu,
- ◆ Kat. 13: Aktywa niższego szczebla będące przedmiotem leasingu.

Całkowita wielkość wykluczeń nie przekracza 0,38% sumarycznych emisji z roku 2024. Emisje ujęte w roku 2024 w kategorii 9 uwzględniono w ramach kategorii 4.

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 Zakresów 1, 2 oraz 3. Tabela zawiera skrócone nazwy baz danych:

- ◆ KOBIZE – Wskaźniki emisyjności dla energii elektrycznej za rok 2024, grudzień 2025 roku,
- ◆ DEFRA – Greenhouse gas reporting: conversion factors, lipiec 2025,
- ◆ AIB – European Residual Mixes Results of the calculation of Residual Mixes for the calendar year 2024, maj 2025,
- ◆ URE – Energetyka ciepła w liczbach 2024, URE, listopad 2025,
- ◆ Ecoinvent 3.12,
- ◆ 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	DEFRA 2025, równanie stechiometryczne dla emisji ze spalania acetylenu
Zakres 2	Wyciągi z systemów wewnętrznych firmy obejmujące zużycie energii elektrycznej, ciepłej oraz chłodu (dane z faktur)	Metoda location-based: KOBIZE (grudzień 2025), Metoda market-based: AIB (maj 2025) 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 3.12 (współczynniki fizyczne), Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne), Usługi: Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne dla poszczególnych usług)
Kategoria 2: Dobra inwestycyjne	Zestawienie wydatków dla poszczególnych inwestycji i środków trwałych	Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne)
Kategoria 3: Działania związane z paliwem i energią (nieujęte w Zakresie 1 lub 2)	Dane dla Zakresu 1 i 2	DEFRA (lipiec 2025, AIB (maj 2025), KOBIZE (grudzień 2025), URE
Kategoria 4: Transport i dystrybucja na wyższym szczeblu	Zestawienie zakupionych surowców, odległości transportowych oraz środków transportu	Exiobase 3.8 (współczynniki monetarne dla usług transportowych pomocniczych) (DEFRA (lipiec 2025)
Kategoria 11: Użytkowanie sprzedanych produktów	Dane dotyczące wielkości sprzedanych paliw oraz typu odbiorcy.	DEFRA (lipiec 2025)

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 informacji na temat przewidywanych skutków finansowych wynikających z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych szans związanych z klimatem zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/1416 z dnia 11 lipca 2025 r., zmieniającego rozporządzenie delegowane (UE) 2023/2772 w odniesieniu do odroczenia daty rozpoczęcia stosowania wymogów dotyczących ujawniania informacji dla niektórych jednostek w Dodatku C (Dz.U. UE. L. z 2025 r. poz.1416).

ESRS E2 Zanieczyszczenia

ESRS 2 IRO-1

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

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 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 Sys-

temu Zarządzania. Zapisy regulacji były ustalane przy uwzględnieniu interesów tzw. „cichego 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. Kwestie 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 są regulowane poprzez wymogi „Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu w PKP CARGO S. A. w restrukturyzacji” Cs. Zgodnie z Instrukcją komórki prowadzące remonty torów kolejowych i wymianę drewnianych podkładów kolejowych nasączonych krezotem 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 w PKP CARGO S. A. w restrukturyzacji” Cs opisuje m.in. kwestie zapobiegania i naprawy szkód w środowisku, postępowania podczas wystąpienia szkody lub ryzyka poważnej awarii oraz postępowania w przypadku stwierdzenia historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi. Dodatkowo procesy dotyczące postępowania w przypadkach sytuacji awaryjnych zawarto w *Zbiorze Procesów i Procedur ZSZ*, dokumencie kompletnym 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,
- ◆ zmniejszenia narażenia otoczenia na hałas komunikacyjny poprzez realizację zadań związanych z wymianą żeliwnych klocków hamulcowych na kompozytowe.



W spółkach zależnych zagadnienia dotyczące zanieczyszczeń są regulowane przez indywidualnie ustanowione wewnętrzne polityki, o różnym stopniu złożoności. W ramach prowadzonej działalności definiują one prawidłowy sposób prowadzenia procesów, a także unikania incydentów zanieczyszczeń i awarii, a jeśli te wystąpią, ograniczenia wpływu na ludzi i środowisko. Za ich wdrażanie odpowiadają zarządy poszczególnych podmiotów. Spółki, w których wdrożono powyższe regulacje, nie przeprowadziły formalnych konsultacji z interesariuszami podczas ich tworzenia. Jednocześnie polityki uwzględniają interesy „cichego interesariusza”, jakim jest środowisko naturalne poprzez działania ukierunkowane głównie na optymalizację wykorzystania zasobów, paliw i energii, co bezpośrednio przekłada się na zmniejszenie zanieczyszczeń. Opisane polityki nie zawierają zapisów dotyczących minimalizacji bądź redukcji użycia substancji potencjalnie niebezpiecznych i SVHC. Polityka środowiskowa spółki PKP CARGO CONNECT oparta o normę PN-EN ISO 14001 odnosi się, między

innymi, do tematu zanieczyszczeń powietrza. Celem wyrażonym w Polityce jest świadczenie na najwyższym poziomie jakości kompleksowych usług, przy jednoczesnym monitorowaniu i ograniczeniu wpływu organizacji na środowisko naturalne oraz stosowaniu się do zasad bezpiecznej pracy. Polityka zobowiązuje spółkę do przestrzegania wszystkich istotnych dla środowiska wymagań prawnych, m. in. ustaw, rozporządzeń oraz obowiązków urzędowych w zakresie ochrony środowiska, systematycznej identyfikacji oraz ograniczania zagrożeń wynikających z istotnych aspektów środowiskowych, a także ograniczania emisji zanieczyszczeń do atmosfery.

Ogólne założenia wynikające z przyjętego w spółce PKP CARGO INTERNATIONAL Zintegrowanego Systemu Zarządzania opisane zostały w ujawnieniu E1-2. Polityka łagodzenia negatywnych skutków zanieczyszczenia jest realizowana poprzez przestrzeganie wytycznych określonych w wewnętrznych dyrektywach i instrukcjach operacyjnych dotyczących przestrzegania zasad ochrony środowiska.

Zasady zapobiegania incydentom i sytuacjom nadzwyczajnym oraz procedury postępowania w przypadku zagrożenia środowiska są uregulowane w wewnętrznych dyrektywach, m.in. *Ochrona wód i Sytuacje nadzwyczajne* oraz w poszczególnych planach awaryjnych zakładów pracy. W ramach zapobiegania incydentom i sytuacjom nadzwyczajnym określono w nich zasady prawidłowej eksploatacji urządzeń powodujących emisje oraz zasady postępowania z substancjami niebezpiecznymi, w tym przechowywania lub transportu. W przypadku zagrożenia środowiska dokumenty te opisują między innymi zapobieganie i naprawę szkód w środowisku, postępowanie w przypadku wystąpienia szkód w środowisku lub ryzyka poważnej awarii infrastruktury kolejowej lub bocznicy kolejowej oraz postępowanie w przypadku stwierdzenia historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi.

Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL

Szkoli pracowników, w tym maszynistów, w zakresie ochrony środowiska i dba o stan techniczny urządzeń i taboru. W przypadku incydentu lub awarii zagrażającej środowisku naturalnemu spółka nadzoruje miejsce awarii, informuje odpowiednie służby, których zadaniem jest ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne oraz współpracuje z tymi służbami i organami ochrony środowiska.

Spółka PKP CARGOTABOR

W spółce PKP CARGOTABOR obowiązuje wewnętrzna „Instrukcja postępowania z eksploatowanymi instalacjami i urządzeniami powodującymi emisje”. Instrukcja odnosi się w sposób ogólny do konieczności przestrzegania przepisów ochrony środowiska, zapobiegania incydentom i łagodzenia skutków prowadzonej działalności.

Spółka PKP CARGO SERVICE

W ramach procedury PW 3-3 *Monitorowanie, pomiary i analiza danych* wynikającej z funkcjonującego w spółce Zintegrowanego Systemu Zarządzania, prowadzi monitoring i pomiary aspektów środowiskowych dotyczących emisji bezpośrednich oraz emisji pośrednich dotyczących zanieczyszczenia powietrza takich jak zużycie paliw, gazów technicznych i energii elektrycznej trakcyjnej oraz nietrakcyjnej.

W pozostałych spółkach zależnych w Grupie PKP CARGO nie funkcjonują polityki związane bezpośrednio z zanieczyszczeniami. Kwestie te są rozpatrywane w zgodzie z obowiązującymi regulacjami środowiskowymi, z naciskiem na spełnienie wynikających z nich obowiązków.

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 2025 roku skupiły się na:

- ◆ kontynuacji procesu wymiany kotłów węglowych, pod kątem wymogów antysmogowych (wycofano z eksploatacji łącznie 6 kotłów; przepisy obligują Spółkę do pilnej wymiany 7 kotłów, 2 kolejne powinny być wyłączone z eksploatacji w krótkiej perspektywie czasowej, kolejnych 5 kotłów i 2 piece w perspektywie średnioterminowej),
- ◆ remediacji zanieczyszczeń historycznych – dla lokalizacji Żurawica kontynuacja remediacji in situ, czyli prowadzenie oczyszczania ziemi i wód gruntowych w miejscu występowania zanieczyszczeń (aplikacja biopreparatu, monitoring wolnego produktu naftowego w otworach technologicznych, szczyptywanie wolnej fazy produktu naftowego, badania laboratoryjne),
- ◆ remediacji zanieczyszczeń historycznych – dla lokalizacji Szczecin kontynuacja i zakończenie prac bioremediacyjnych, polegających na zraszaniu terenów zielonych gotowym biopreparatem oraz poprzez iniekcję do otworów aplikacyjnych,
- ◆ wymianie żeliwnych wstawek hamulcowych na wstawki kompozytowe w 192 wagonach,
- ◆ zmniejszeniu ilości azbestu w lokomotywach o 120 kg,
- ◆ monitorowanie konsekwencji zaistniałych incydentów w transporcie,
- ◆ dążeniu do uregulowania stanu prawnego w:
 - ◆ lokalizacji Jaworzno Szczakowa (pracowano nad operatem wodnoprawnym na odprowadzanie ścieków przemysłowych do urządzeń kanalizacyjnych; prace będą kontynuowane w 2026 roku),
 - ◆ lokalizacji Szczecin (w związku z przejściem nowej lokalizacji przeniesiono na Spółkę pozwolenie wodnoprawne, które zostało wydane dla poprzedniego użytkownika terenu).

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

W 2025 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 lokalizacjach).

Spółka AWT Rekulivace, należąca do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, swój model biznesowy opiera na prowadzeniu kompleksowych usług dotyczących prac rekultywacyjnych, robót ziemnych, budowlanych, rozbiórkowych i działań projektowych. Ponadto świadczy usługi w zakresie transportu drogowego i ciężkiej mechanizacji. Obszarem prowadzonych prac jest przede wszystkim gospodarka odpadami, obejmująca ich sortowanie, recykling i utylizację. Działania te znajdują zastosowanie głównie przy rekultywacji dawnych kopalń, rewitalizacji hałd i składowisk, odtwarzaniu terenów przemysłowych, a także podczas robót ziemnych związanych z budową obiektów transportowych i wodnych oraz przy pracach rozbiórkowych. Spółka realizuje również zadania związane z budową składowisk odpadów komunalnych oraz utylizacją odpadów przemysłowych. Obejmują one m.in. transport odpadów, odkażanie zanieczyszczonych gruntów oraz przywracanie funkcji krajobrazu naruszonego działalnością wydobywczą i przemysłową.

Spółka posiada Certyfikaty ISO 9001, 14001, 45001 i 50001 i zamierza w krótkiej i średniej perspektywie czasowej je 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.

Spółka PKP CARGOSERVICE

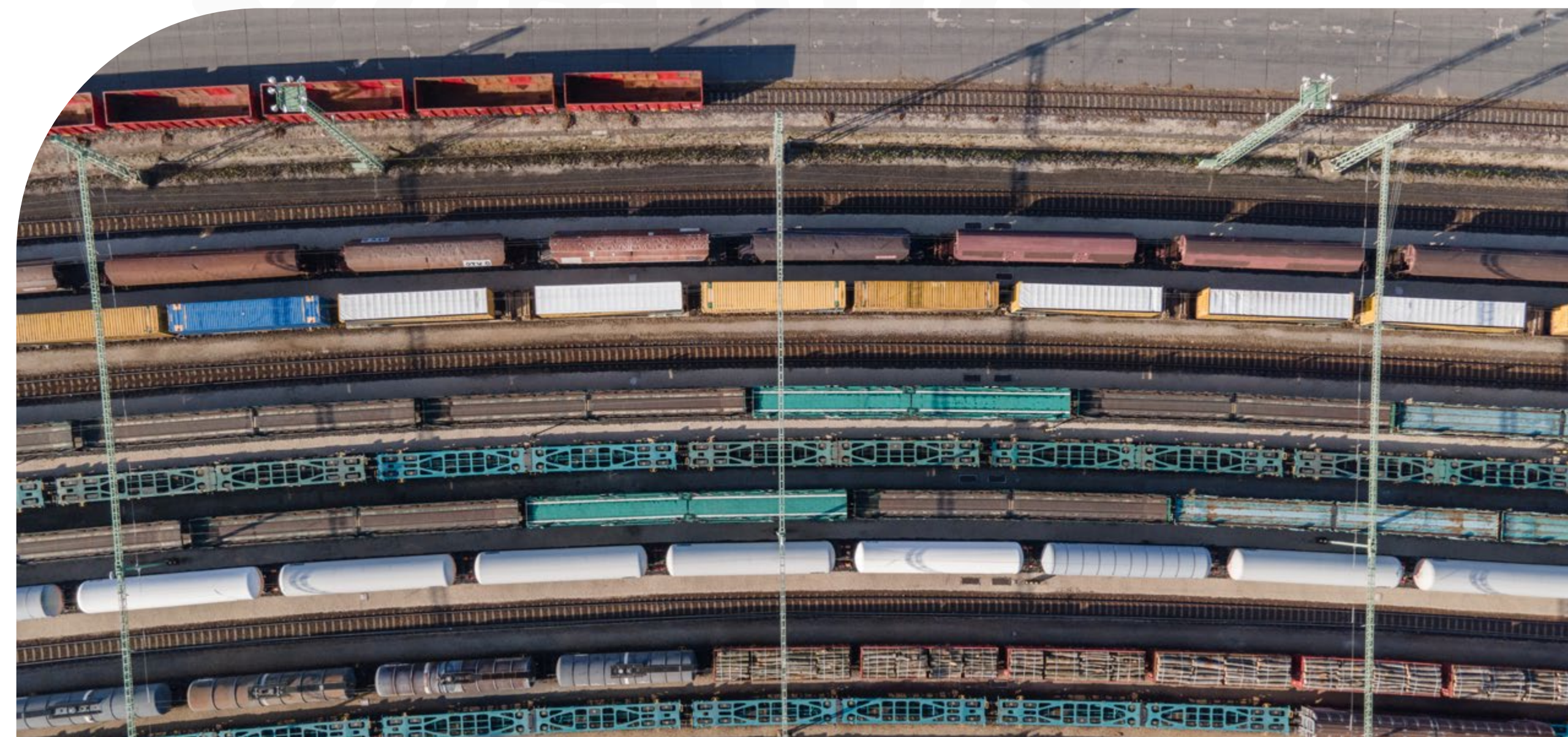
w okresie sprawozdawczym wymieniła kotły opalane węglem kamiennym na systemy ogrzewania niskoemisyjnego, ponadto wdrożono do użytku 4 samochody osobowe spełniające normę EURO 6.

Spółka PKP CARGO CONNECT

jest w trakcie pozyskania pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie ścieków będących mieszaniną wód opadowych i roztopowych z dróg i placów, wód opadowych z dachów oraz wód drenażowych z odwadniania podtorza na terenie Terminalu Przeładunkowego Medyka.

Pozostałe spółki zależne w Grupie PKP CARGO nie podejmowały w 2025 roku dodatkowych działań związanych z istotnymi wpływami dotyczącymi zanieczyszczeń, ograniczając się do monitoringu prawa i wypełniania obowiązków regulacyjnych.

W 2025 roku Grupa PKP CARGO 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. 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 ograniczenia 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 oraz dążenie do zwiększania udziału OZE w wykorzystywanej energii.

- 5.** Wdrażanie, utrzymywanie, doskonalenie i ujednoczanie 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. w restrukturyzacji i nie wymagają określenia wartości bazowych. Spółka nie wskazała czasu realizacji 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, proces oparto na dokonywanych przez specjalistów ds. ochrony środowiska PKP CARGO ocenach zgodności prawnej. W ciągu roku, w systemie kwartalnym, niniejsi pracownicy 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 skuteczności realizacji celów. Dodatkowo po zakończeniu każdego roku sprawozdawczego Zespół ds. ochrony środowiska sporządza dokument Raport o stanie ochrony środowiska i klimatu w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Stałym elementem przeglądu jest przedstawienie wymaganych do zrealizowania w kolejnych latach celów i zadań środowiskowych.

Cele nie były konsultowane z interesariuszami.



Realizacja wyznaczonych celów w 2025 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 2025 roku nie odnotowano zdarzeń kolejowych zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych. Dla incydentu z 2024 roku, polegającego na wycieku paliwa lotniczego na torowisko, do dnia dzisiejszego nie ustalono podmiotu odpowiedzialnego za zdarzenie. W związku z wezwaniem RDOŚ Wrocław Spółka planuje wykonanie w 2026 roku badań gleby i ziemi (po uzyskaniu dostępu do infrastruktury kolejowej ze strony jej zarządcy) i opracowanie planu działań naprawczych.



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 w pewnym zakresie – uregulowano częściowo sytuację z pozwoleniami wodno-prawnymi, nie są to jednak wszystkie pozwolenia wymagane do osiągnięcia pełnej zgodności prawnej. 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.

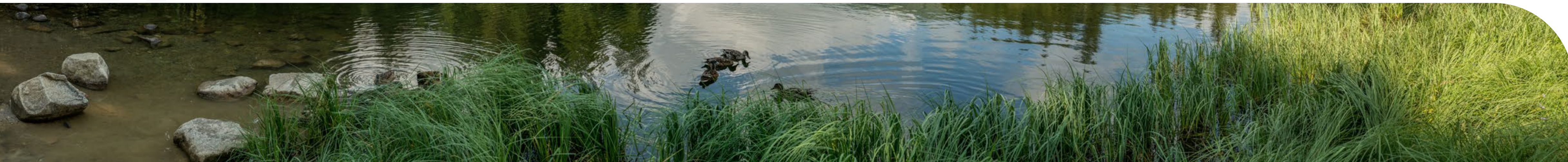


Cel związany z racjonalnym wykorzystaniem zasobów środowiska przez poprawę jakości ekologicznej taboru trakcyjnego został zrealizowany poprzez wymianę wstawek hamulcowych (zgodnie z opisem *E2-3 Cele związane z zanieczyszczeniem*), co stanowi działanie chroniące środowisko przed zanieczyszczeniem hałasem.

Ogólny kierunek działań spółek AWT Rekultivace oraz PKP CARGOTABOR zakłada kontynuację działań prowadzących do odtwarzania ekosystemów (AWT Rekultivace) lub redukcji ilości powstających odpadów (PKP CARGOTABOR). 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 Grupy PKP CARGO nie ustanowiły i nie planują obecnie wyznaczania celów związanych z zanieczyszczeniami. Spółki prowadzą monitoring wykonywanych procesów pod kątem zgodności z wymogami prawa.





E2-4

Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby

Grupa PKP CARGO w żadnym z zakładów (rozumianych jako jedna lub więcej instalacji znajdujących się w tym samym miejscu) nie przekracza parametrów emisji określonych w załączniku II do rozporządzenia nr 166/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (Rozporządzenie w sprawie Europejskiego Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń).

Dla Jednostki dominującej wielkość poszczególnych emisji do powietrza obliczono na podstawie ilości zużytych paliw i materiałów, dostępnych teoretycznych wskaźników literaturowych, wskaźników KOBiZE 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, w którym dla konkretnych adresów prowadzenia działalności zbierane są informacje o korzystaniu ze środowiska i związanych z tym emisjach. Dane o emisjach zanieczyszczeń do wody i ziemi (rowy melioracyjne) pozyskiwane są przez pracowników ochrony środowiska w poszczególnych lokalizacjach, a do Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarstw Wodnych Wody Polskie składane są stosowne oświadczenia w tej sprawie.

Szczegółowo podejście do wyliczeń emisji opisano poniżej. W przeważającej mierze poszczególne spółki wykonują pomiary emisji bazując na obliczeniach teoretycznych oraz, jeśli jest to niezbędne, na pomiarach okresowych; nie dokonuje się pomiarów bezpośrednich, gdy nie ma takiego obowiązku. Grupa nie jest w posiadaniu danych umożliwiających określić stopień niepewności.

Największe bezpośrednie emisje do powietrza w PKP CARGO to emisje niezorganizowane oraz emisje z instalacji nieobjętych obowiązkiem wykonywania pomiarów. W pozostałych lokalizacjach Spółka nie stosuje wyników pomiarów emisji do obliczenia wielkości emisji do powietrza. Wynika to z faktu, że pomiary odzwierciedlają emisje chwilowe, jakie miały miejsce w dniu wykonywania pomiarów. Obliczenia teoretyczne, oparte na rodzaju i ilości preparatów zużytych w ciągu całego roku, pozwalają na bardziej kompleksowe odzwierciedlenie wielkości emisji rocznej. W przypadku emisji do wody i gleby podstawą są obliczenia teoretyczne.

Pozostałe spółki wykazują różne podejścia do gromadzenia danych dotyczących zanieczyszczeń. W spółce PKP CARGO CONNECT działania te opierają się na wskaźnikach i danych KOBiZE związanych z instalacjami do spalania paliw (np. olej opałowy lekki, gaz płynny) oraz instalacjami do magazynowania lub przeladunku ropy naftowej i jej pochodnych,

LPG lub CNG. W PKP CARGO INTERNATIONAL przeprowadza się pomiary okresowe i na ich podstawie wykonuje się obliczenia służące do sporządzenia wymaganych prawnie raportów. W PKP CARGO TERMINALE wielkość emisji określana jest na podstawie zużycia paliw, a w CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO dane dotyczące ilości substancji zanieczyszczających powietrze pozyskuje się z Zestawienia Emisyjnego oraz zestawienia ilościowego zużytego paliwa, również w oparciu o bazę KOBiZE. W operacjach własnych nie stosuje się 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.

E2-5

Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy

Grupa Kapitałowa 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. Przedstawione dane w około 70% zostały obliczone na podstawie realnie wykorzystanych materiałów. Dla pozostałej części przyjęto, że 100% nabytych w 2025 roku substancji zostało wykorzystanych.

Bilans masowy wykorzystanych substancji potencjalnie niebezpiecznych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w 2025 roku

Klasa	Masa [t]	
	2025	2024
Aldehydy	0,19	0,16
Alkohole	23,71	28,18
Aminy	0,05	0,07
Benzyny, Nafta	13,39	3,00
Węglowodory aromatyczne	37,58	37,88
Węglowodory alifatyczne	27,33	32,91
Inne Związki	16,86	12,92
Estry	7,28	0,56
Kwasy organiczne i nieorganiczne	0,18	2,08
Fosforany	0,01	0,37
Ketony	2,97	4,08
Etery	0,28	0,56

Zaktualizowano w stosunku do zeszłego roku klasyfikację substancji potencjalnie niebezpiecznych ujętych w powyższej tabeli. Zmiany obejmują wyodrębnienie Amin (0,07 t) jako osobnej kategorii, włączenie kategorii Metali i tlenków metali (0,62 t) do kategorii Inne związki (wartość wzrosła z 12,30 do 12,92 t) oraz zmianę nazwy kategorii z Inne związki nieorganiczne na Kwasy organiczne i nieorganiczne. Pozostałe kategorie nie uległy zmianie.



E2-6

Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem

Grupa korzysta z możliwości pominięcia informacji na temat przewidywanych skutków finansowych wynikających z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2025/1416 z dnia 11 lipca 2025 r., zmieniającego rozporządzenie delegowane (UE) 2023/2772 w odniesieniu do odroczenia daty rozpoczęcia stosowania wymogów dotyczących ujawniania informacji dla niektórych jednostek w Dodatku C (Dz.U. UE. L. z 2025 r. poz.1416).

W 2025 roku Grupa nie odnotowała incydentów kolejowych skutkujących uszkodzeniami materialnymi, kosztami ochrony środowiska ani kosztami naprawienia szkody, w tym grzywnami lub karami nałożonymi przez organy regulacyjne lub rządowe.

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 gospodarką 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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO nie posiada jednolitej polityki dotyczącej wykorzystania zasobów i gospodarki o obiegu zamkniętym. Na poziomie poszczególnych podmiotów wchodzących w skład Grupy obowiązują jednak regulacje dotyczące gospodarki odpadami. Przyjęte dokumenty koncentrują się na zapewnieniu zgodności z przepisami prawa i nie odwołują się do inicjatyw stron trzecich. Ich wdrożenie uwzględnia interesy zainteresowanych stron w zakresie redukcji odpadów w środowisku lokalnym. Wszystkie opisane poniżej polityki mają charakter dokumentów wewnętrznych i nie są udostępniane stronom trzecim.

◆ PKP CARGO

oprócz opisanej we wcześniejszych rozdziałach Polityki w zakresie *Zintegrowanego Systemu Zarządzania*, zobowiązującej Spółkę do racjonalnego gospodarowania zasobami, wdrożono także „Instrukcję przestrzegania zasad ochrony środowiska i klimatu w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji” Cs. Rozdział VI Instrukcji reguluje postępowanie z odpadami oraz wprowadzanie na rynek produktów i opakowań. Instrukcja określa obowiązki gospodarujących odpadami, w tym wymogi dotyczące uzyskiwania decyzji, pozwoleń, zezwoleń i wpisów do BDO, a także zasady klasyfikowania odpadów, prowadzenia ich ewidencji i obrotu oraz przyjmowania odpadów

do magazynu i ich gromadzenia. Celem Instrukcji jest ustanowienie hierarchii postępowania z odpadami, zapewnienie zgodności z przepisami krajowymi oraz określenie obowiązków pracowników w zakresie gospodarki odpadami. Za wdrożenie postanowień Instrukcji odpowiada Dyrektor Biura Infrastruktury PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

◆ PKP CARGO CONNECT

w *Polityce Środowiskowej* spółka zobowiązuje się do prowadzenia gospodarki odpadami w sposób proekologiczny i zgodny z wymogami prawa ochrony środowiska.

◆ PKP CARGO INTERNATIONAL

wdrożony w spółce Zintegrowany System Zarządzania obejmuje również zobowiązanie do zapobiegania powstawaniu odpadów, ograniczania ich ilości oraz prawidłowej gospodarki.

◆ PKP CARGO TERMINALE

wdrożono procedurę dotyczącą gospodarki odpadami.

◆ PKP CARGO TABOR

wdrożono procedurę dotyczącą gospodarki odpadami.

◆ **PKP CARGOSERVICE**

oprócz opisanego we wcześniejszych rozdziałach Zintegrowanego Systemu Zarządzania, zobowiązującego spółkę do racjonalnej gospodarki zasobami, wdrożono dokument *Zasady gospodarki odpadami w Obszarach Wykonawczych PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.*, szczegółowo regulujący zasady postępowania z odpadami wytwarzanymi przez spółkę. Dokument obejmuje informacje ogólne o odpadach, zasady ich magazynowania, transportu i przekazywania oraz ewidencji. Gospodarka odpadami jest również monitorowana w ramach Procedury PW 3-3 *Monitorowanie, pomiary i analiza danych* monitorowany jest aspekt środowiskowy jakim jest gospodarka odpadami. W ramach procedury funkcjonuje *Plan monitorowania i pomiarów środowiskowych*, który określa czynności kontrolne i pomiarowe, osoby za nie odpowiedzialne, sposoby monitorowania oraz związane z nim terminy, w tym terminy ewidencji i sprawozdawczości odpadów wytwarzanych w spółce.



Odpowiedzialność za wdrażanie opisanych polityk ponoszą zarządy poszczególnych spółek.

Obowiązujące w Grupie PKP CARGO dokumenty i regulacje odnoszą się do racjonalnego wykorzystania surowców, nie zawierają bezpośrednich zapisów dotyczących zwiększania udziału zasobów wtórnych oraz stosowania zasobów odnawialnych.

E5-2

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

W spółkach zależnych Grupy PKP CARGO nie funkcjonują plany działań dotyczące wykorzystania zasobów i gospodarki o obiegu zamkniętym. W 2025 roku działania spółek zależnych Grupy w tym obszarze nie wykroczyły zasadniczo poza spełnienie wymogów prawnych.

Zakłada się kontynuację racjonalnego wykorzystywania zasobów, zachowanie zgodności z wymogami prawa, utrzymanie funkcjonujących procesów na możliwie wysokim poziomie oraz cykliczne odnawianie certyfikacji.

Działania te nie wiążą się ze znaczącymi nakładami finansowymi. Charakter zidentyfikowanych wpływów w obszarze gospodarki o obiegu zamkniętym nie wymaga podjęcia środków naprawczych.



E5-3

Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym

W Grupie PKP CARGO nie obowiązywały w 2025 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.

E5-4

Zasoby wprowadzane

Podstawą działalności Grupy PKP CARGO jest transport kolejowy, dlatego kluczowymi zasobami są lokomotywy i wagony – w szczególności dla spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL – a także inne maszyny i urządzenia specjalistyczne wykorzystywane w działalności operacyjnej. Wśród pozostałych zasobów wprowadzanych znajdują się substancje i mieszaniny chemiczne, głównie smary, oleje, rozpuszczalniki i farby, niezbędne do eksploatacji taboru i prowadzenia procesów operacyjnych, oraz zasoby materiałowe, takie jak żwir i kruszywo, wykorzystywane przy remontach i utrzymaniu infrastruktury kolejowej.

Dane przedstawione w poniższej tabeli pochodzą z faktur, systemów magazynowych lub innych wewnętrznych systemów ewidencji. Pominięto zasoby, które nie wpisywały się w przyjęte kategorie lub miały nieistotne znaczenie. Grupa nie posiada informacji o ilościach lub wartości procentowej zasobów pochodzących z recyklingu lub które byłyby ponownie wykorzystane.

Zasoby wprowadzane przez Grupę PKP CARGO w 2025 roku

Zasób	Grupa PKP Cargo	
	Ilość	Jednostka
	2025	
Lokomotywy elektryczne	474	sztuki
Lokomotywy spalinowe	475	sztuki
Wagony	44 879	sztuki
Inne pojazdy i sprzęt specjalistyczny	611	sztuki
Podkłady kolejowe, podrozezdnice, półzwrotnice	178	tony
Szyny	1 076	metry
Substancje i mieszaniny chemiczne	130	tony
Materiały techniczne	1 756	tony

Temat E-5 dotyczący zasobów wprowadzanych zidentyfikowano jako istotny w 2025 roku – w związku z tym, dane w tym zakresie zostały ujawnione po raz pierwszy w bieżącym okresie sprawozdawczym. Zestawienie nie zawiera zatem danych porównawczych za poprzedni rok obrotowy.

E5-5

Zasoby odprowadzane

Grupa dokłada wszelkich starań, aby minimalizować ilość wytwarzanych odpadów, koncentrując się na naprawach, regeneracji i ponownym wykorzystaniu dostępnych możliwych zasobów.

Gdy jest to niemożliwe ze względów technicznych lub ekonomicznych, wytwarzane odpady są w pierwszej kolejności segregowane w sposób umożliwiający ich materiałowy odzysk.

Bilans odpadów wytworzonych przez Grupę PKP CARGO w 2025 roku

Kategoria Odpadu	Grupa PKP Cargo					
	Masa całkowita [t]		Odpady niebezpieczne [t]		Odpady inne niż niebezpieczne [t]	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
a) Całkowita ilość wytworzonych odpadów	229 713	31 534	1 975	2 257	227 738	29 276
b) Całkowita ilość odpadów, w przypadku których uniknięto unieszkodliwiania:	25 083	5 663	1 415	1 410	23 668	4 252
Przygotowanie do ponownego użycia	1 256	1 653	1 255	1 278	1	375
Recykling	23 603	4 010	1	132	23 602	3 877
Inne procesy odzysku	224	0	159	0	65	0
c) Ilość odpadów kierowanych do unieszkodliwiania:	319	637	31	175	288	462
Spalanie	25	160	22	160	3	0
Składowanie	294	326	9	4	285	323
Inne procesy unieszkodliwiania	0	151	0	11	0	139

Sposób zagospodarowania odpadów przez Grupę PKP CARGO w 2025 roku

Kategoria Odpadu	Grupa PKP Cargo	
	Wartość	
	2025	2024*
Odpady poddane recyklingowi lub innym procesom zagospodarowania	10%	-
Odpady poddane procesom unieszkodliwiania	<1%	-
Brak danych	89%	-

* Z tytułu braku precyzyjnych danych w zakresie zagospodarowania odpadów za 2024 rok, odstąpiono od ich szacowania i prezentacji.

W Grupie PKP CARGO najbardziej istotne grupy odpadów stanowiły wagony (ok. 195 tys. t), które wyszły z eksploatacji, 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 kwalifikowanych wag, *Kart Przekazania Odpadów oraz ewidencji odpadowej* w systemie BDO. Szczegółowe dane dotyczące sposobu zagospodarowania udało się ustalić jedynie dla 10% łącznej masy wytworzonych odpadów. Wynika to głównie z uwzględnienia w powyższej tabeli wagonów wyłączonych z eksploatacji i zaklasyfikowanych jako odpad, które na dzień sporządzenia raportu nie zostały jeszcze przekazane odbiorcy i nie wystawiono dla nich *Karty Przekazania Odpadów*. Ze względu na różnicowany model biznesowy spółek zależnych oraz różnorodność możliwych sposobów zagospodarowania odpadów nie podjęto się szacowania danych. Grupa nie wytwarza odpadów radioaktywnych.



03

Informacje dotyczące kwestii społecznych

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 PKP CARGO. 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 organizacja zidentyfikowała osiem istotnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze, które są powiązane z indywidualnymi przypadkami i nie mają charakteru systemowego.

Zidentyfikowane w analizie rzeczywiste negatywne oddziaływania na pracowników spółki PKP CARGO wynikają przede wszystkim z trwającego procesu restrukturyzacyjnego, rozpoczętego w 2024 roku. Rzeczywisty negatywny wpływ na pracowników oceniono jako istotny w krótkiej perspektywie czasowej – w 2025 roku przeprowadzono zwolnienia grupowe. Ponadto z uwagi na sytuację finansową, Spółka realizowała z opóźnieniem wypłaty świadczeń pracowniczych, w tym należności wobec byłych pracowników. Jako istotny w krótkim i śred-

nim terminie uznano także negatywny wpływ na pracowników poprzez małe możliwości podnoszenia kwalifikacji i rozwoju. W bieżącym okresie sprawozdawczym działania szkoleniowe skupiły się w głównej mierze na obowiązkowych szkoleniach pozwalających na zachowanie uprawnień zawodowych.

Obok wskazanych wyżej wpływów powiązanych z restrukturyzacją, analiza wykazała też istotny we wszystkich trzech perspektywach czasowych, negatywny wpływ na warunki pracy w związku z wypowiedzeniem w 2024 roku Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy obowiązującego w PKP CARGO (z zachowaniem dwuletniego okresu wypowiedzenia). Ponadto w 2025 roku zakładowy układ zbiorowy pracy wypowiedziała spółka PKP Cargo Terminale, a spółka PKP CARGOTABOR zmieniła swój zakładowy układ zbiorowy pracy m. in. poprzez tymczasową zmianę zasad funkcjonowania ZFŚS (w zakresie wysokości odpisu) i inne, modyfikujące uprawnienia pracowników w związku z prowadzonym postępowaniem restrukturyzacyjnym.

Wymienione oddziaływania generują dla finansów Spółki istotne ryzyka potencjalnie związane z postępowaniami sądowymi, karami Państwowej Inspekcji Pracy, a także ryzyko obsługi pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń na wypłatę wspomnianych należności pracowniczych.

Grupa PKP CARGO narażona jest także na ryzyko utraty pracowników związane z występowaniem luki pokoleniowej oraz realizowaną obecnie polityką wynagrodzeń i szkoleniową (m.in. z uwagi na ograniczenia wynikające z procesu restrukturyzacji), co może przekładać się na zwiększone koszty rekrutacji i wdrożenia nowych pracowników. Zidentyfikowane ryzyka nie odnoszą się do określonych grup osób.

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 uzwiązkowienia 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 status przynależności do związku zawodowego, który uznano za istotny. Zakres współpracy ze stroną pracowniczą opisano szerzej w raporcie w ujawnieniu S1-2.

Wykaz wszystkich zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans na własne zasoby pracownicze znajduje się w rozdziale *Informacje ogólne ESRS 2*, w części SBM-3.

Grupa nie zidentyfikowała w 2025 roku istotnych wpływów na pracowników, które wynikałyby 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 też działalności na obszarach o zwiększonym ryzyku pracy dzieci czy pracy przymusowej lub obowiązkowej.

S1-1

Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi

Grupa PKP CARGO zarządza zidentyfikowanymi wpływami na własnych pracowników na podstawie 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 Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.* W części *Relacje między nami* dokument ten 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 r.ż.) 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 wszelkich form dyskryminacji wobec pracowników – ze względu na wiek, płeć, niepełnosprawność, przynależność rasową, wyznanie, orientację seksualną, narodowość, pochodzenie, działalność polityczną lub związkową – a także 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, w tym wewnętrznych standardów, zakresu, współpracy z interesariuszami oraz sposobów udostępniania regulacji – znajduje się w części G1-1.

W PKP CARGO kwestie relacji z pracownikami reguluje także Polityka Personalna, stanowiąca zbiór standardów w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi. Choć część zapisów dokumentu nie uwzględnia tymczasowych zmian wynikających z procesu restrukturyzacyjnego, zgodnie z 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,



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.

Za wdrażanie zapisów Polityki odpowiada Dyrektor Biura HR. Dokument nie odnosi się bezpośrednio do zewnętrznych norm bądź inicjatyw, a jego zapisy nie były konsultowane z pracownikami. Dokument jest udostępniony w Intranecie Spółki.

Dodatkowo jednostka dominująca w Grupie PKP CARGO przyjęła uchwałą Zarządu *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 zatrudnionych osób. 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 jest udostępniany pracownikom zarówno w formie papierowej, jak i w Intranecie Spółki.



W spółce PKP CARGO obowiązuje także polityka szkoleniowa *System Podnoszenia Kwalifikacji Zawodowych w PKP CARGO S.A.* w restrukturyzacji. Polityka obejmuje wszystkie formy podnoszenia kwalifikacji zawodowych, począwszy od szkoleń obowiązkowych przez fakultatywne, pouczenia okresowe/doraźne, po dofinansowanie kursów i studiów (również podyplomowych). Głównym celem polityki jest zapewnienie równych szans rozwoju zawodowego pracownikom, niezależnie od wieku, płci i pochodzenia, zwiększenia efektywności pracy i bezpieczeństwa (zwłaszcza w ruchu kolejowym i utrzymaniu taboru). Polityka zakłada cykliczne planowanie szkoleń w powiązaniu z bieżącymi potrzebami biznesowymi.

Polityka jest udostępniana wszystkim pracownikom jako odrębny dokument w Intranecie, a także w materiałach onboardingowych dla nowych pracowników.

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 i respektowanie procedur postępowania chroniących życie i zdrowie pracowników.

Za wdrożenie tej Polityki 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 upublicznia go na swojej stronie internetowej, natomiast Księga Zintegrowanego Systemu Zarządzania jest dostępna dla pracowników w intranecie.

Zagadnienia dotyczące poszanowania praw człowieka w Grupie PKP CARGO są uregulowane m.in. w Kodeksie etyki. W niniejszym raporcie kwestie te są szczegółowo opisane w ujawnieniu G1-1. 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 poszczególnych spółkach zależnych Grupy, oprócz dokumentów obowiązujących w całej organizacji opisanych powyżej, przyjęto także inne, szczegółowe regulacje związane z obszarem pracowniczym. Wszystkie spółki wdrożyły regulacje związane z BHP. Ponadto część spółek wdrożyła polityki dotyczące zapobiegania przemocy i molestowaniu w miejscu pracy, m.in. w PKP CARGO INTERNATIONAL (*Zasady zapobiegania mobbingowi w spółce PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.*), PKP CARGO SERVICE (*Procedura Antymobbingowa i Antydyskryminacyjna*), PKP CARGOTOR (*Polityka antymobbingowa*).

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

W Spółce współpraca z pracownikami odbywa się przede wszystkim za pośrednictwem ich umocowanych przedstawicieli z organizacji związkowych – respektuje ona 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 GK PKP CARGO w 2025 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

Grupa PKP CARGO konsultuje swoje decyzje związane z istotnymi wpływami na pracowników. Jedy- nym reprezentantem osób zatrudnionych w kontak- tach 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 przedstawiciela do Rady Nadzorczej. Współpraca z przedstawicielami pracowników dotyczy w szczególności modyfikacji regulacji obo- wiązujących w Spółce pod kątem oczekiwań załogi, a zarazem bieżących potrzeb oraz możliwości praco- dawcy. Konsultacje obejmują m.in.:

- ◆ ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- ◆ uzgadnianie regulaminów pracy, premiowania i zakła- dowego funduszu świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tego funduszu,
- ◆ uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- ◆ konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramo- wych regulaminów organizacyjnych,
- ◆ wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach BHP i nad- zór 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 działa- nia mające na celu usprawnienie oraz podnoszenie efektywności pracy z uwzględnieniem aktualnych tendencji rynkowych.

Dialog społeczny w spółce PKP CARGO odbywa się pomiędzy Prezesem Zarządu lub upoważnionym przedstawicielem pracodawcy oraz właściwymi organami zakładowych i międzyzakładowych orga- nizacji związkowych. Za zapewnienie współpracy ze stroną związkową odpowiedzialność ponosi Prezes Zarządu. Współpraca ze związkami zawodowymi jest procesem ciągłym, a rozmowy odbywają się sto- sownie do potrzeb pracodawcy czy w odpowiedzi na zgłaszane przez pracowników postulaty. W 2025 roku Zarząd PKP CARGO prowadził intensywny dia- log z organizacjami związkowymi z tytułu podjętych działań restrukturyzacyjnych, który dotyczył przede wszystkim wdrażanej sukcesywnie reorganizacji poszczególnych obszarów zarządczych oraz prze- prowadzonych zwolnień grupowych.

Spółka nie zawarła globalnych lub lokalnych umów z przedstawicielami pracowników dotyczących poszanowania praw człowieka. Nie wdrożono rów- nież ogólnego procesu współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi w celu uzyskania wglądu w opinie osób, które mogą być szczególnie podatne na wpływy lub zmarginalizowane, jednak wprowa- dzona *Polityka antymobbingowa i antydyskrymina- cyjna* 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 sta- nowiskami. Efektem negocjacji są porozumienia oraz uzgodnienia dotyczące regulacji pracowniczych.

Współpraca z własnymi pracownikami ma miej- sce również w pozostałych spółkach zależnych Grupy PKP CARGO. We wszystkich spółkach funk- cjonują związki zawodowe, z którymi konsulto- wane są istotne dla pracowników obszary, w tym zapisy wewnętrznych regulacji. Za współpracę ze związkami zawodowymi odpowiedzialne są wła- ściwe organy zarządcze spółek lub wyznaczeni do tego pełnomocnicy.

S1-3

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

Kwestie środków naprawczych związanych z istotnymi negatywnymi wpływami na pracowników w Grupie 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 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 wdrożyła też regulację, w której poszczególne spółki zależne określają kanały, za pomocą których ich 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. Regulamin został udostępniony pracownikom w Intranecie spółek tworzących Grupę.

Śledzeniem i monitorowaniem zgłoszeń dla spółki PKP CARGO zajmuje się Wydział Compliance PKP CARGO, w spółkach zależnych do realizacji tego zadania wyznaczeni są Koordynatorzy ds. Compliance. Raz w roku Naczelnik Wydziału Compliance PKP CARGO raportuje do Zarządu jednostki dominującej oraz Komitetu Audytu Rady Nadzorczej kwestie związane z funkcjonowaniem 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 wdrożyła *Procedurę ochrony sygnalistów*. Zgodnie z jej zapisami każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a 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

W 2025 roku spółki GK PKP CARGO zarządzały działaniami dotyczącymi części istotnych wpływów, ryzyk i szans związanych z pracownikami.



Bezpieczeństwo zatrudnienia

W jednostce dominującej, w odniesieniu do negatywnego wpływu wynikającego z trwającego postępowania restrukturyzacyjnego, a także przeprowadzonych w 2024 roku zwolnień grupowych, działania w okresie sprawozdawczym skupiały się na pozyskaniu środków na przysługujące zwolnionym pracownikom odprawy pieniężne oraz odszkodowania za skrócony okres wypowiedzenia. W październiku 2025 roku Zarząd Spółki podjął decyzję o dokonaniu spłaty wszystkich zaległych zobowiązań pracowniczych obejmujących odprawy emerytalne i rentowe, nagrody jubileuszowe oraz ekwiwalenty za niewykorzystane urlopy. Powyższe świadczenia zostały wypłacone w kwocie należności głównej, bez odsetek. Środki przeznaczone na realizację wymienionych powyżej wypłat pochodzą z bieżącej działalności operacyjnej Spółki. Należności z tytułu zwolnień grupowych przeprowadzonych w 2025 roku wypłacono na bieżąco i zostały sfinansowane ze środków pozyskanych ze sprzedaży wagonów towarowych wyłączonych z użytku operacyjnego.

W rezultacie tych działań ograniczono ryzyko postępowań sądowych i ewentualnych roszczeń, a także ryzyko nakazów płacowych i kar nałożonych przez PIP.

W 2025 roku podejmowano także działania w celu zniwelowania ryzyka dotyczącego pożyczki z FGŚP, która pozwoliła w 2024 roku na sfinansowanie znacznej części należności powstałych w wyniku zwolnień grupowych. PKP CARGO podejmuje kroki w kierunku obniżenia kosztów obsługi pożyczki. Spółka przygotowała również kompleksowy program wsparcia dla pracowników objętych procesem zwolnień grupowych w 2025 roku – pracownicy odchodzący z firmy mogli z niego skorzystać także po okresie wypowiedzenia. Formy wsparcia oferowane zwalnianym osobom obejmowały m.in.:

- ◆ uruchomienie dedykowanej skrzynki e-mail, na którą pracownicy mogą wysłać pytania dotyczące zwolnień grupowych,
- ◆ możliwość skorzystania z telefonicznego wsparcia psychologicznego,
- ◆ 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;

W ramach tych działań, w celu zniwelowania ryzyka, w 2025 roku Spółka podjęła działania w celu zniwelowania ryzyka dotyczącego pożyczki z FGŚP, która pozwoliła w 2024 roku na sfinansowanie znacznej części należności powstałych w wyniku zwolnień grupowych. PKP CARGO podejmuje kroki w kierunku obniżenia kosztów obsługi pożyczki. Spółka przygotowała również kompleksowy program wsparcia dla pracowników objętych procesem zwolnień grupowych w 2025 roku – pracownicy odchodzący z firmy mogli z niego skorzystać także po okresie wypowiedzenia. Formy wsparcia oferowane zwalnianym osobom obejmowały m.in.:

- ◆ konsultacje z pracownikami ZUS oraz pośrednikiem z Urzędu Pracy i dedykowanym pośrednikiem pracy – zaprezentowanie sytuacji na lokalnym rynku zatrudnienia, aktualnie realizowanych programów oraz możliwości podniesienia lub uzupełnienia posiadanych kwalifikacji,
- ◆ opracowanie i udostępnienie odchodzącym pracownikom poradnika zawierającego wskazówki dotyczące autoprezentacji w trakcie procesu rekrutacji oraz informacje o metodach poszukiwania pracy,
- ◆ pomoc w przygotowaniu dokumentów aplikacyjnych, a także do rozmów kwalifikacyjnych poprzez ich symulację,
- ◆ szkolenia z obsługi programów biurowych.



Rokowania zbiorowe, w tym odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi

W związku z wypowiedzeniem w czerwcu 2024 roku Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w okresie sprawozdawczym rozpoczęto rokowania ze Stroną Społeczną w zakresie wypracowania zapisów nowego dokumentu. Obowiązujący w Spółce ZUZP od lat kształtuje system wynagrodzeń, znacząco wpływając na strukturę kosztów. Konieczne jest dostosowanie jego postanowień do dynamiki zmian rynkowych. Oszczędności poszukiwane będą przede wszystkim w tych składnikach wynagrodzenia, które mają sporadyczny charakter i nie wpływają na poziom miesięcznego wynagrodzenia.

W lipcu 2025 roku związki zawodowe będące stroną Układu wystąpiły z inicjatywą zawarcia protokołu dodatkowego do obowiązującego ZUZP, w którym zostałyby zawarte niezbędne zmiany, dostosowujące jego postanowienia do aktualnych uwarunkowań rynku przewozowego, potrzeb pracowników i specyfiki pracy poszczególnych grup zawodowych. Rozpoczęte rokowania to wynik poszukiwania przez pracodawcę i organizacje związkowe alternatywnych możliwości w zakresie dalszej redukcji kosztów bieżących Spółki, które pozwoliłyby jednocześnie na ochronę miejsc pracy. Planuje się sfinalizowanie prac w tym zakresie w 2026 roku.



Dialog społeczny, wolność zrzeszania się, istnienie rad zakładowych oraz prawa pracowników do informacji, konsultacji i uczestnictwa

Analiza podwójnej istotności wykazała pozytywny wpływ GK PKP CARGO związany z możliwością współdecydowania pracowników o środowisku i warunkach pracy poprzez wysoki poziom uzwiązkowienia oraz potencjalny negatywny wpływ dotyczący statusu przynależności do związku zawodowego. Dialog ze stroną społeczną w Spółce dominującej, odnoszący się także do tych wpływów, skupił się w okresie sprawozdawczym na reorganizacji poszczególnych obszarów zarządczych z uwagi na wdrażany proces koncepcji jednego Pracodawcy. W związku z tym Zakładowe Organizacje Związkowe konsultowały projekty nowych regulaminów - Regulaminu Premiowania PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, Regulaminu Pracy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Regulaminu Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na rok 2026 r. Wobec skutecznie przeprowadzonych uzgodnień dokumenty te weszły w życie.

Jednocześnie, jak zapisano w Ustawie 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.



Bezpieczeństwo i higiena pracy

PKP CARGO podejmowała także w 2025 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. Służby BHP systematycznie przeprowadzają kontrole i przeglądy stanowisk pracy oraz monitorują stan infrastruktury kolejowej w miejscach wykonywania pracy przez pracowników Spółki, zgłaszając zarządcom konieczność usunięcia wykrytych nieprawidłowości. Prowadzony jest również stały nadzór nad realizacją planów poprawy warunków pracy oraz organizowane są cykliczne szkolenia BHP. Działania dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy konsultowane są ze stroną społeczną.



Środki zapobiegania przemocy i molestowaniu w miejscu pracy

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.





Adekwatna płaca, Szkolenia i rozwój umiejętności

Spółki zależne podejmują własne działania w odniesieniu do ryzyka utraty pracowników poprzez politykę wynagrodzeń czy szkoleniową. W 2025 roku spółka PKP CARGO rozpoczęła prace w zakresie wypracowania nowych standardów wynagradzania swoich pracowników. Celem działania jest zbudowanie nowego, ujednoliconego systemu wynagrodzeń zawierającego część motywacyjną, która będzie miała realne przełożenie zarówno na sytuację pracowników, jak i efektywność procesu przewozowego. Jego założenia są na bieżąco konsultowane ze stroną pracowniczą. Ryzyko utraty pracowników związane z polityką szkoleniową zarządzane jest głównie poprzez wdrożenie strategii retencyjnych, łączących rozwój kompetencji i transfer wiedzy. Spółka stosuje umowy lojalnościowe powiązane ze szkoleniami oraz rozbudowany proces adaptacyjny, uwzględniający kompleksowy onboarding i szkolenia e-learningowe dla nowych pracowników.



Różnorodność

Spółka PKP CARGO kontynuowała także w okresie sprawozdawczym następujące działania związane z ryzykiem luki pokoleniowej oraz utraty wykwalifikowanych pracowników w wieku emerytalnym:

- ◆ analiza potrzeb kompetencyjnych w kluczowych obszarach operacyjnych i planowanie zatrudnienia w perspektywie kilkuletniej,
- ◆ 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 celu dopasowania liczby pracowników w konkretnych grupach zawodowych do rzeczywistych potrzeb Spółki oraz uproszczenie procesów,
- ◆ wznowienie współpracy ze szkołami branżowymi w obszarze praktyk zawodowych jako element strategii pozyskiwania i retencji nowych kadr oraz minimalizacji luki pokoleniowej,
- ◆ polityka wynagrodzeń – rozpoczęcie prac nad bardziej nowoczesnym systemem wynagrodzeń,
- ◆ inicjatywy w ramach mentoringu, umożliwiające transfer wiedzy między pracownikami.

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.

W wyniku przeprowadzonej oceny nie zidentyfikowano istotnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze ani napięć między zapobieganiem takim wpływom a naciskami biznesowymi wynikającymi z praktyk operacyjnych. Kwestie związane z wpływami wynikającymi z przeprowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego oraz podejście i działania Spółki w tym zakresie zostały opisane powyżej.

Znaczna część opisanych działań ma charakter ciągły, wynikający z bieżącej działalności operacyjnej właściwych jednostek odpowiedzialnych za dane zagadnienie (HR, BHP). Organizacja tych obszarów pozwalająca na ustrukturyzowanie

działań w odniesieniu do zidentyfikowanych wpływów, ryzyk i szans – a co za tym idzie, ujawnianie planów, zasobów finansowych oraz informacji ilościowych i jakościowych dotyczących postępów – wymaga zakończenia procesu restrukturyzacyjnego, który wyznaczy dalsze kierunki i ramy działalności Spółki. 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. Grupa nie przyjęła planu przejścia w stronę gospodarki neutralnej dla klimatu. W związku z tym nie raportuje się informacji o środkach łagodzenia negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze powiązanych z tego typu planem.

Do zarządzania istotnymi wpływami na pracowników Grupa wykorzystuje zasoby własne, w tym:

◆ finansowe

– budżety na działania w obszarze HR oraz inicjatywy związane z obszarem bezpieczeństwa pracy,

◆ ludzkie

– biura i zespoły merytoryczne, specjalizujące się w konkretnych zagadnieniach z obszaru HR i BHP.

S1-5

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

Grupa nie wyznaczyła obowiązujących w spółkach zależnych celów związanych ze wszystkimi istotnymi wpływami na pracowników.

W Spółce PKP CARGO 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:

- ◆ ciągle 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 środków ochrony zbiorowej lub indywidualnej powodujących zapobieganie zagrożeniom życia i zdrowia pracowników,
- ◆ poprawa 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, spółki podejmowały jednak cele pośrednie poprzez zwiększenie liczby kontroli, terminowe usuwanie niezgodności i odprawy przedmianowe.



S1-6

Charakterystyka pracowników jednostki

Charakterystyka pracowników Grupy odnosi się do ośmiu spółek objętych niniejszym oświadczeniem zrównoważonego rozwoju. Na koniec 2025 roku w Grupie PKP CARGO zatrudnionych na umowę o pracę było 12 958 osób – 9 961 mężczyzn (77%) oraz 2 997 kobiet (23%).

Poniższa tabela prezentuje liczbę osób zatrudnionych na 31.12.2025 r, która podawana jest w przeliczeniu na liczbę pracowników – nie na ekwiwalent pełnego czasu pracy. Uwzględniono pracowników etatowych, czynnych.

Liczba pracowników Grupy PKP CARGO w podziale na płeć, stan na 31 grudnia 2025

Płeć	PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji		Grupa PKP CARGO S.A.	
	2025	2024	2025	2024
Kobiety	2 156	2 517	2 997	3 443
Mężczyźni	6 220	7 269	9 961	11 291
Ogółem pracownicy	8 376	9 786	12 958	14 734

W Grupie nie było w 2025 roku pracowników, którzy zadeklarowali płeć inną niż mężczyzna/kobieta bądź nie zdecydowali się na ujawnienie płci.

Liczba pracowników na dzień 31.12.2025 r. jest zgodna z liczbą pracowników raportowaną w Rozdziale 4.5 „Informacje dotyczące zatrudnienia” Sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO SA oraz Grupy PKP CARGO Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO.

W 2025 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 zatrudniającym pracowników poza granicami kraju. Pracownicy PKP CARGO INTERNATIONAL wykonują swoje obowiązki na terenie Czech, Słowenii i Węgier.

Liczba pracowników w podziale na kraje w Grupie PKP CARGO, stan na 31 grudnia 2025

Kraj	Grupa PKP CARGO S.A.	
	2025	2024
Polska	11 649	13 322
Pozostałe: Czechy, Słowenia, Węgry	1 309	1 412
Pracownicy ogółem	12 958	14 734



Liczba pracowników w podziale na rodzaj umowy, wymiar czasu pracy w Grupie PKP CARGO, w podziale na płeć, stan na 31 grudnia 2025

	Kobiety		Mężczyźni		Pracownicy ogółem	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji						
Całkowita liczba pracowników	2 156	2 517	6 220	7 269	8 376	9 786
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	2 125	2 419	6 170	7 065	8 295	9 484
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	31	98	50	204	81	302
Liczba pracowników, którym nie gwarantuje się godzin pracy	0	0	0	0	0	0
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy	2 150	2 508	6 194	7 235	8 344	9 744
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy	6	8	26	34	32	42
Grupa PKP CARGO S.A.						
Całkowita liczba pracowników	2 997	3 387	9 961	11 347	12 958	14 734
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony	2 929	3 224	9 617	10 743	12 546	13 967
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony	68	170	344	597	412	767
Liczba pracowników, którym nie gwarantuje się godzin pracy	0	0	0	0	0	0
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy	2 978	3 314	9 921	10 608	12 899	13 922
Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy	19	73	40	739	59	812

Wskaźniki rotacji

W ciągu roku Grupa Kapitałowa odnotowała odejście 2 238 pracowników, a wskaźnik rotacji wyniósł 16,04% i został obliczony jako stosunek liczby pracowników, którzy odeszli w ciągu roku, do uśrednionej liczby zatrudnionych pracowników

Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym oraz wskaźnik rotacji pracowników w Grupie PKP CARGO

	2025	2024
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji		
Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym	1 555	4 723
Wskaźnik rotacji w 2025 roku	16,81%	36,62%
Grupa PKP CARGO S.A.		
Liczba pracowników, którzy odeszli z organizacji w okresie sprawozdawczym	2 238	5 752
Wskaźnik rotacji w 2025 roku	16,04%	31,08%

Wpływ na wysokość wskaźnika rotacji w 2025 roku miały przeprowadzone w spółce PKP CARGO w restrukturyzacji zwolnienia grupowe oraz inne odejścia naturalne 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 kadrowych zawartych w części *S1 Własne zasoby pracownicze*.

S1-8

Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego

Wolność zrzeszania się jest jednym z podstawowych praw pracowników Grupy 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 objętych układem zbiorowym pracy oraz odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników, według krajów o znacznej liczbie zatrudnienia (w EOG), stan na 31 grudnia 2025

Kraje	Odsetek pracowników objętych układami zbiorowymi pracy		Odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników	
	2025	2024	2025	2024
Polska	99,66%	83%	100%	100%

Odsetek pracowników Grupy PKP CARGO reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników według kraju dla krajów o znaczącej liczbie pracowników (w EOG), stan na 31 grudnia 2025

Stopień pokrycia	Grupa PKP CARGO S.A.			
	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)	
	2025	2024	2025	2024
0-19%				
20-39%				
40-59%				
60-79%				
80-100%	Polska	Polska	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, stan na 31 grudnia 2025

Łączna liczba pracowników w podziale na grupy wiekowe	Dane dla 2025		Dane dla 2024	
	liczba	odsetek	liczba	odsetek
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji				
poniżej 30 lat	562	6,7%	784	8,0%
od 30 do 50 lat	3 135	37,4%	3 939	40,3%
powyżej 50 lat	4 679	55,9%	5 063	51,7%
Grupa PKP CARGO S.A.				
poniżej 30 lat	1009	7,8%	1 294	8,8%
od 30 do 50 lat	5291	40,8%	6 204	42,1%
powyżej 50 lat	6658	51,4%	7 236	49,1%

Obecnie pracownicy powyżej 50. roku życia stanowią ponad połowę wszystkich pracowników Grupy. Działania adresujące ryzyko luki pokoleniowej zostały szerzej opisane w ujawnieniu S1-4

S1-10

Adekwatna płaca

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



S1-14

Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy

W Grupie 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. Spółki PKP CARGO, PKP CARGO INTERNATIONAL oraz PKP CARGO SERVICE wdrożyły, w ramach Zintegrowanych Systemów Zarządzania, systemy zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy oparte o normę ISO 45001.

W 2025 roku w Grupie nie zanotowano wypadków śmiertelnych w wyniku urazów i chorób związanych z pracą. W spółkach wydarzyło się 99 wypadków ogółem, z czego najwięcej – 38 – w jednostce dominującej. Wskaźnik wypadkowości wyniósł w 2025 roku 4,49.

Kluczowe wskaźniki zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w Grupie PKP CARGO, stan na 31 grudnia 2025

Kategoria	Dane dla 2025		Dane dla 2024	
Odsetek pracowników objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych i (lub) uznanych standardach lub wytycznych	100%	odsetek	100%	odsetek
Liczba ofiar śmiertelnych z powodu urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia związanego z pracą	0	liczba	1	liczba
Liczba i wskaźnik możliwych do zarejestrowania urazów związanych z pracą wśród pracowników:	-	-	-	-
Liczba	99	liczba	125	liczba
Wskaźnik	4,49	Średnia liczba na milion przepracowanych godzin	4,61	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. Źródłem prezentowanych danych jest raport z podsumowaniem statystyk dotyczących incydentów bezpieczeństwa przygotowywany dla całej Grupy przez zespół BHP spółki PKP CARGO.

S1-17

Incydenty, skargi i poważne wpływy na przestrzeganie praw

W 2025 roku za pomocą wewnętrznych kanałów do zgłaszania wątpliwości wpłynęły dwie skargi – po jednej do PKP CARGO INTERNATIONAL oraz PKP CARGO CONNECT. Żadna skarga nie została zgłoszona do krajowych punktów kontaktowych ds. Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych.

W okresie sprawozdawczym w Grupie PKP CARGO nie odnotowano przypadków dyskryminacji czy molestowania. Nie zgłoszono także poważnych incydentów dotyczących praw człowieka związanych z pracownikami.

Źródłem raportowanych danych na temat incydentów i skarg zgłaszanych przez pracowników są rejestry prowadzone zgodnie z procedurami wewnętrznymi odpowiednich jednostek organizacyjnych, odpowiedzialnych za obszar Compliance w poszczególnych spółkach. Dane nie zostały poddane walidacji przez dodatkowy niezależny podmiot zewnętrzny.

Dane są zbierane kwartalnie oraz w ramach podsumowania rocznego. Dane nie podlegają zatwierdzeniu przez zewnętrzne organy inne niż dostawca usług atestacyjnych. Wskaźnik urazów związanych z pracą obliczono zgodnie z wytycznymi ESRS, dzieląc odpowiednią liczbę przypadków przez łączną liczbę godzin przepracowanych przez pracowników stanowiących własne zasoby pracownicze i mnożąc przez 1 000 000.





04

Informacje związane z łaodem korporacyjnym

G1 Postępowanie w biznesie

G1-1

Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna

Kwestie związane z kulturą organizacyjną, w szczególności z etyką, poszanowaniem godności oraz przeciwdziałaniem nadużyciom, są adresowane na poziomie zarządczym poprzez przyjmowanie i stosowanie wewnętrznych regulacji. W ramach kultury korporacyjnej promowane są takie wartości jak uczciwość, odpowiedzialność, transparentność, poszanowanie praw człowieka, brak tolerancji dla dyskryminacji, przemocy i molestowania oraz odpowiedzialne zachowania w relacjach wewnętrznych i zewnętrznych.

Kwestie dotyczące postępowania w biznesie, w tym w odniesieniu do obszaru compliance, są nadzorowane i cyklicznie omawiane przez organy zarządcze. Compliance Officer (Naczelnik Wydziału Compliance) raportuje kwartalnie, do Prezesa Zarządu i Przewodniczącego Komitetu Audytu Rady Nadzorczej, dane dotyczące liczby zgłoszonych w Grupie nieprawidłowości. Ponadto wspomniany Komitet i Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymują raz w roku raport w zakresie funkcjonowania kluczowych regulacji wewnętrznych, który obejmuje podsumowanie zgłoszonych naruszeń w GK oraz działań naprawczych podjętych w związku ze stwierdzonymi naruszeniami.

Polityki Grupy 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 każda ze spółek przyjęła stosowne regulacje wypełniające zapisy ustawy; 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. Spółki Grupy zobowiązują partnerów biznesowych do przestrzegania Kodeksu Postępowania dla Partnerów Biznesowych w nowo zawieranych lub aneksowanych umowach czy porozumieniach.

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 do 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 Powszechnej 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.

Za wdrożenie postanowień kodeksów odpowiedzialność ponosi Zarząd PKP CARGO S.A. 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 Biznesowych* 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 polityk, jak i regulacji 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 jego zapisami 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 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 naruszeniu *Kodeksu etyki* są dedykowana linia telefoniczna, skrzynka mailowa oraz specjalny formularz zgłoszeniowy, do których ścieżka dostępu opisana 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 także *Procedurę ochrony sygnalistów*. Zgodnie z jej zapisami każdemu sygnaliście przysługuje pełna ochrona przed działaniami odwetowymi, a Spółka zobowiązuje się do ich niepodejmowania. Zgodnie z wymogiem ustawowym dokument był konsultowany ze stroną społeczną. Własne regulacje związane z ochroną sygnalistów wdrożyły wszystkie spółki zależne w Grupie.

Obowiązująca w okresie raportowym w PKP CARGO S.A. *Polityka antykorupcyjna i prezentowa* nie odnosiła się do Konwencji Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji. W 2025 roku prowadzono prace w zakresie wdrożenia w Grupie *Polityki antykorupcyjnej GK PKP CARGO oraz Procedury antykorupcyjnej GK PKP CARGO*. Polityka zostanie udostępniona partnerom biznesowym Grupy, natomiast procedura, jako dokument bardziej szczegółowy, będzie określać prawa i obowiązki pracowników w przeciwdziałaniu korupcji. Nowe regulacje zapewnią zgodność z Konwencją. Planuje się wdrożenie ich w pierwszym półroczu 2026 roku.

W Grupie nie istnieją dodatkowe procedury badania incydentów związanych z korupcją i przekupstwem.

Organizacja nie wdrożyła polityk w zakresie zaangażowania politycznego i działalności lobbingowej – w 2025 roku Grupa Kapitałowa i jej spółki zależne nie prowadziły takiej działalności. Nie ma obecnie planów na wdrożenie tego typu regulacji.

Spółki Grupy nie przyjęły polityk szkoleniowych dotyczących postępowania w biznesie. W jednostce dominującej konieczność realizacji szkoleń w tym obszarze wynika z *Polityki antykorupcyjnej i prezentowej PKP CARGO S.A. oraz Kodeksu etyki GK PKP CARGO*. Szkolenia prowadzone są zarówno dla pracowników, jak i kadry zarządzającej. Naczelnik Wydziału Compliance raportuje kwartalnie do Prezesa Zarządu PKP CARGO oraz Przewodniczącego Komitetu Audytu Rady Nadzorczej dane za całą Grupę dotyczące liczby przeprowadzonych szkoleń oraz działań edukacyjno-komunikacyjnych z zakresu compliance. Ponadto wskazane organy zarządcze otrzymują raport roczny z podsumowaniem działań w tym obszarze. Regulacje wewnętrzne wskazują na obowiązkowe uczestnictwo w szkoleniach, nie precyzują jednak ich częstotliwości. Jest ona zależna od dostępności pracowników oraz zasobów Wydziału.



G1-2

Zarządzanie relacjami z dostawcami

W Grupie PKP CARGO nie obowiązywały w 2025 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. Spółka znajduje się nadal w postępowaniu sanacyjnym, 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.



Spółka PKP CARGO 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.

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 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.



G1-6

Praktyki płatnicze

W okresie sprawozdawczym spółka PKP CARGO nie stosowała standardowych warunków płatności w umowach z dostawcami, a transakcje handlowe nie były klasyfikowane według kategorii dostawców. W zakresie praktyk płatniczych wobec kontrahentów 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. W pozostałych spółkach Grupy stosuje się różne terminy płatności. Ponadto, spółki Grupy nie wdrożyły formalnych procedur monitorowania opóźnień w płatnościach w stosunku do dostawców będących małymi i średnimi przedsiębiorstwami (MŚP).

Grupa nie dysponuje danymi pozwalającymi zarportować średni czas, jaki zajmuje uregulowanie faktury od dnia rozpoczęcia obliczania umownego lub ustawowego. W związku z tym średni czas regulowania zobowiązań handlowych przedstawiono jako wskaźnik rotacji zobowiązań. Wskaźnik odzwierciedla średni czas rozliczenia, a nie zgodność z terminami umownymi.

W 2025 roku średnia liczba dni, liczona jako wskaźnik rotacji zobowiązań, wyniosła dla spółek Grupy średnio 108 dni. Wskaźnik dla każdej ze spółek obliczono jako iloraz średniego stanu zobowiązań handlowych

na początek i koniec okresu sprawozdawczego oraz łącznej wartości zakupów netto ujętych w tym okresie. W zobowiązaniach uwzględniono zobowiązania handlowe i inwestycyjne wynikające wyłącznie z faktur. W zakupach ujęto zakupy netto usług, towarów i materiałów oraz środków trwałych wynikających z faktur zakupowych. W przypadku danych ze spółek PKP CARGO oraz PKP CARGOTABOR dotyczących stanu zobowiązań, wyłączono zobowiązania objęte postępowaniem sanacyjnym z uwagi na inne zasady ich spłaty (określone na podstawie układu zatwierdzonego przez sąd). Finalna wartość prezentowana jest jako średni wskaźnik dla wszystkich spółek Grupy. Jego relatywnie wysoka wartość wynika z wysokiej wartości wskaźnika w spółce CARGO TERMINALE, która posiada podpisane umowy, wydłużające terminy płatności oraz z wartości wskaźnika w spółce CARGOTOR, gdzie wysoki odczyt wynika bezpośrednio z faktu, że zobowiązania opierają się głównie na rozrachunkach jednostek powiązanych w ramach całej Grupy PKP.

Kluczowe wskaźniki zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w Grupie PKP CARGO, stan na 31 grudnia 2025

Kategoria	Dane dla 2025	Dane dla 2024
Średni czas, jaki zajmuje jednostce uregulowanie faktury, w liczbie dni	108	85

Część spółek Grupy była w 2025 roku stroną nierozstrzygniętych w okresie sprawozdawczym postępowań sądowych w związku z opóźnieniami w płatnościach – sytuacja taka dotyczyła spółek PKP CARGO CONNECT (2 postępowania) oraz PKP CARGOTABOR (3 postępowania).

G1-5

Wpływ polityczny i działalność lobbingowa

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

