



Raport zrównoważonego rozwoju Grupy PKP CARGO

2023

Spis treści

Informacje ogólne	5
Podstawa sporządzenia	6
Rządzenie	9
Strategia.....	22
Informacje o środowisku	45
Ujawnianie informacji zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2020/852 (rozporządzenie w sprawie systematyki).....	46
ESRS E1 Zmiana klimatu.....	47
ESRS E2 Zanieczyszczenie	87
Informacje dotyczące kwestii społecznych	117
ESRS S1 Właśni pracownicy	118
ESRS S2 Pracownicy w łańcuchu wartości	159
Informacje związane z rządzeniem	167
ESRS G1 Prowadzenie działalności gospodarczej	168



Informacje ogólne

Podstawa sporządzenia

Wymóg dotyczący ujawniania informacji BP-1 – Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju

W 2022 r. Grupa PKP CARGO zaprezentowała swój pierwszy Raport Zrównoważonego Rozwoju, wpisując się w dobre praktyki rynku kapitałowego. W 2023 r. wychodząc naprzeciw przyjętym regulacjom oraz oczekiwaniom interesariuszy w obszarze zrównoważonego rozwoju, Grupa przygotowała niniejszy raport w nawiązaniu do Europejskich Standardów Sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (ESRS).

Proces przygotowania raportu pozwolił na weryfikację stanu posiadanych danych oraz identyfikację koniecznych uzupełnień, których uwzględnienie planowane jest w 2024 r. Celem Grupy jest przygotowanie się do nowych zasad raportowania, które staną się obowiązkowe dla organizacji w kolejnym roku raportowym. Niemniej już teraz, dokładając najwyższej staranności, Raport zrównoważonego rozwoju Grupy PKP CARGO za 2023 r. został przygotowany i opracowany w nawiązaniu do wymogów stawianych przez Standardy ESRS.

W związku z tym, że zidentyfikowane zostały obszary wymagające wdrożenia szerszego zakresu raportowania, Grupa planuje w kolejnym okresie sprawozdawczym m.in. udoskonalić oraz ustrukturyzować proces zbierania danych w ramach Grupy PKP CARGO, dokładnie przeanalizować łańcuch wartości, aby móc przygotować pełną analizę podwójnej istotności oraz przedstawić kolejny raport zrównoważonego rozwoju w pełni zgodny ze standardami ESRS.

Podstawa sporządzenia Raportu Zrównoważonego Rozwoju grupy PKP CARGO

Niniejszy raport został sporządzony w nawiązaniu do dyrektywy w sprawie sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive) oraz Europejskich Standardów Sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (ESRS – European Sustainability Reporting Standards).

Jednostką sprawozdawczą jest PKP CARGO S.A. oraz spółki zależne, stanowiące Grupę PKP CARGO. Raport Zrównoważonego Rozwoju jest przyjętą przez Grupę PKP CARGO formą okresowego publikowania danych niefinansowych w oparciu o przepisy Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

Zakres konsolidacji skonsolidowanego sprawozdania na temat zrównoważonego rozwoju

Raport Zrównoważonego Rozwoju Grupy Kapitałowej PKP CARGO zawiera dane za okres od 1 stycznia 2023 roku do 31 grudnia 2023 roku i pokrywa się z okresem objętym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2023 r.

Struktura całej Grupy Kapitałowej PKP CARGO obejmuje 20 spółek zależnych. Zakres konsolidacji w raporcie obejmuje skonsolidowane dane niefinansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO i jednostki dominującej PKP CARGO S.A., zgodnie z ustanowioną strukturą organizacyjną zaprezentowaną w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym oraz Sprawozdaniu z działalności Zarządu.

W raporcie uwzględniono informacje i dane dla spółki dominującej PKP CARGO S.A. oraz 7 jednostek zależnych (w różnym stopniu w zależności od dostępności informacji i danych posiadanych przez poszczególne spółki) konsolidowanych metodą pełną:

- ◆ PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.
- ◆ PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.
- ◆ 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.

W raporcie nie uwzględniono spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. ze względu na fakt, iż spółka w 2023 r. nie prowadziła działalności operacyjnej. Do przedmiotowej spółki wniesiono aport w postaci nieruchomości w Gniewczynie Łańcuckiej w marcu 2023 r. W dniu 26 września 2023 r. PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. zawarła umowę sprzedaży na cele obronności i bezpieczeństwa Państwa na rzecz Skarbu Państwa Rejonowego Zarządu Infrastruktury w Lublinie tj. jednostce podległej organizacyjnie Ministrowi Obrony Narodowej, majątku po

dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie Łańcuckiej. Spółka na dzień 31.12.2023 r. zatrudniała 1 osobę.

Ujawnienie zakresu, w jakim oświadczenie o zrównoważonym rozwoju obejmuje łańcuch wartości

Informacje na temat łańcucha wartości zostały określone i przedstawione na podstawie przeprowadzonej analizy istotności i są ujawniane w ramach poszczególnych zakresów tematycznych ESRS.

Działalność Grupy PKP CARGO skupia się na realizacji kolejowych przewozów towarowych w systemie całopociągowym, rozproszonym w Polsce oraz w wybranych krajach Unii Europejskiej.

Łańcuch wartości Grupy PKP CARGO obejmuje:

- ◆ kluczowych dostawców, w tym: dostawcę usług dostępu do infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK), dostawcę energii trakcyjnej (PGE Energetyka S.A.) i paliwa trakcyjnego oraz dostawców taboru, sprzętu niezbędnego do prowadzenia działalności operacyjnej oraz podmioty świadczące usługi naprawcze taboru;
- ◆ głównych odbiorców/klientów usług świadczonych przez Grupę: ciepłownie, elektrownie, firmy budowlane, huty i stalownie, samorządy lokalne oraz firmy transportowe;
- ◆ kontrahentów.

Główne kategorie towarowe we wszystkich przewozach PKP CARGO stanowią:

- ◆ paliwa stałe, w tym głównie węgiel kamienny,
- ◆ kruszywa i materiały budowlane,
- ◆ metale i rudy,
- ◆ paliwa płynne (np. ropa),
- ◆ artykuły chemiczne,
- ◆ nawozy,
- ◆ drewno i płody rolne,
- ◆ przewozy intermodalne, czyli przewozy ładunków wykorzystujących więcej niż jedną gałąź transportu.

Możliwość pominięcia określonych informacji dotyczących własności intelektualnej, know-how lub wyników innowacji

W Grupie PKP CARGO nie zidentyfikowano żadnej informacji stanowiącej przedmiot własności intelektualnej. Żadna inwestycja nie została zaklasyfikowana jako nakład inwestycyjny R&D (Research and Development).

Zwolnienie z obowiązku ujawniania informacji dotyczących oczekiwanych wydarzeń lub spraw będących przedmiotem toczących się negocjacji

Informacje o wydarzeniach nadchodzących lub będących w trakcie procedowania znajdują się w Sprawozdaniu z działalności Zarządu za 2023 rok w Rozdziale „Istotne informacje i zdarzenia”.

Niniejszy raport zostanie poddany weryfikacji przez zewnętrznego i niezależnego audytora.

Wymóg dotyczący ujawniania informacji BP-2 – Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności

Raport Zrównoważonego Rozwoju za 2023 rok jest opracowany na podstawie wytycznych Dyrektywy CSRD, a prezentację informacji na temat zrównoważonego rozwoju przedstawiono w oparciu o Europejskie Standardy Sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (ESRS – European Sustainability Reporting Standards).

Ujawnienia w odniesieniu do szczególnych okoliczności

Z uwagi na fakt, że w Grupie podjęto decyzję o wcześniejszym, niż wynikający z obowiązku regulacyjnego, raportowaniu w nawiązaniu do ESRS, raport ten stanowi bazę do kompleksowego przygotowania i dalszego udoskonalania systemu raportowania i zakresu przedstawianych ujawnień w kolejnych latach. Grupa planuje docelowo we wszystkich spółkach zależnych wdrożyć systemy raportowania i zbierania wymaganych danych.

Horyzonty czasowe

Ujawnienie definicji średnio- lub długoterminowych horyzontów czasowych oraz powodów zastosowania tych definicji

Przyjęte w raporcie horyzonty czasowe są tożsame jak w przypadku ujawnień z zakresu ESRS.

Grupa PKP CARGO przyjęła rozumienie horyzontów czasowych spójne z wytycznymi Dyrektywy CSRD, zgodnie z którymi: krótki czas <1 rok, średni horyzont czasu (1-5 lat), długi horyzont czasu >5 lat. Strategia ESG Grupy PKP CARGO została opracowana na okres 5 lat (2024-2028).

Systemy raportowania wskazanych danych nie zostały jeszcze wdrożone.

Szacowanie łańcucha wartości

Wskaźniki

W ramach monitorowania łańcucha wartości i współpracy z głównymi podmiotami Grupa PKP CARGO raportuje następujące wskaźniki:

- ♦ praca przewozowa średnia,
- ♦ praca przewozowa na zatrudnionego,
- ♦ średnia odległość,
- ♦ średni tonaż,
- ♦ masa towarowa,
- ♦ wskaźniki finansowe (koszty),
- ♦ nakłady inwestycyjne na poszczególne obszary (np. naprawy i przeglądy okresowe).

W przypadku klientów raportowane są zbiorcze wartości przewiezionej masy towarowej.

Planowane działania mające na celu poprawę dokładności w przyszłości

W celu m.in. poprawy dokładności raportowania w przyszłości ww. wskaźników, obejmujących dane z zakresu łańcucha wartości w Grupie PKP CARGO, trwają prace nad wdrożeniem:

- ♦ Kodeksu postępowania dla dostawców
- ♦ Ankiety weryfikującej kluczowe obszary ESG, w tym m.in. transparentność i uczciwość działania, poszanowanie praw człowieka oraz dbałość o środowisko
- ♦ Dodatkowych wymogów w ramach postępowań zakupowych organizowanych za pośrednictwem platformy zakupowej, mających na celu weryfikowanie kontrahentów pod kątem przestrzegania praw człowieka i innych wymogów z obszaru zrównoważonego rozwoju.

Zmiany w przygotowywaniu lub prezentacji informacji na temat zrównoważonego rozwoju

Zmiany w prezentacji informacji na temat zrównoważonego rozwoju wynikają z faktu, iż raport Zrównoważonego Rozwoju za 2022 rok przygotowywany był w nawiązaniu do Standardów GRI (Global Reporting Initiative). Raport zrównoważonego rozwoju za 2023 rok sporządzony został w nawiązaniu do innych standardów, tj. ESRS.

Błędy sprawozdawcze w poprzednich okresach

Raport nie zawiera korekt i uzupełnień danych z poprzedniego okresu raportowania.

Korzystanie ze stopniowo wdrażanych przepisów zgodnie z dodatkiem C do ESRS 1

Nie dotyczy Grupy PKP CARGO. (przekroczony został poziom zatrudnienia 750 pracowników).

Rządzenie

Wymóg dotyczący ujawniania informacji GOV-1 – Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych

Skład organów administrujących, zarządzających i nadzorczych, ich role i obowiązki oraz dostęp do wiedzy fachowej i umiejętności w kwestiach związanych ze zrównoważonym rozwojem

PKP CARGO S.A. jest zarządzana przez Walne Zgromadzenie, Zarząd, Radę Nadzorczą oraz jej komitety (Komitet Audytu, Komitet ds. Nominacji i Komitet ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju).

Dane według stanu na dzień 31.12.2023 r.

Liczba członków wykonawczych i niewykonawczych

Grupa i spółki zależne (stan na 31.12.2023)	Organ wykonawczy (Zarząd)	Organ niewykonawczy (Rada Nadzorcza)
Grupa PKP CARGO	20	43
PKP CARGO S.A.	5	11
PKP CARGO SERVICE	2	4
PKP CARGOTABOR	3	5
PKP CARGO TERMINALE	3	4
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	1	3
CARGOTOR	1	4
PKP CARGO CONNECT	3	6
PKP CARGO INTERNATIONAL	3	6



Liczba członków wykonawczych i niewykonawczych

Reprezentacja pracowników
(liczba członków, będących przedstawicielami pracowników)

Grupa i spółki zależne (stan na 31.12.2023)	Organ wykonawczy (Zarząd)	Organ niewykonawczy (Rada Nadzorcza)
Grupa PKP CARGO	1	6
PKP CARGO S.A.	1	3
PKP CARGO SERVICE	0	0
PKP CARGOTABOR	0	1
PKP CARGO TERMINALE	0	0
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	0	0
CARGOTOR	0	0
PKP CARGO CONNECT	0	0
PKP CARGO INTERNATIONAL	0	2

Doświadczenie związane z sektorami, produktami i położeniem geograficznym jednostki

Dokumenty, tj.:

- Status Spółki,
- Regulamin powoływania Członków Zarządu Spółki PKP CARGO S.A.,
- Regulamin przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej Spółki wraz z trybem ich odwoływania, regulują zasady powoływania członków organu zarządzającego, a cały proces został formalnie ujęty w procedurach i regulaminach na poziomie spółki dominującej oraz spółek zależnych.

Powołanie Członków Zarządu poprzedzone jest postępowaniem kwalifikacyjnym, przeprowadzonym przez niezależną firmę doradztwa personalnego i wybraną uchwałą Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. W toku postępowania kandydaci na Członków Zarządu składają również oświadczenia o spełnianiu kryteriów niezależności.

Wśród kryteriów stosowanych w procesie powoływania organu zarządzającego znajdują się częściowo kryteria objęte niniejszym ujawnieniem, w tym m.in.:

- wiedza z zakresu działalności Spółki,
- doświadczenie w zakresie budowania relacji z interesariuszami Spółki,
- znajomość zasad funkcjonowania spółek handlowych,
- wiedza i doświadczenie w zakresie zarządzania zespołami ludzkimi, w tym minimum 5-letnie doświadczenie na stanowiskach wyższej kadry zarządzającej.

Informacje o doświadczeniu członków Zarządu PKP CARGO S.A. związanym z sektorami, produktami i położeniem geograficznym jednostki

Dariusz Seliga – Prezes Zarządu

Posiada doświadczenie w pełnieniu funkcji w Zarządach i Radach nadzorczych spółek kapitałowych. Związany od lat z branżą kolejową:

- w 2016 roku objął stanowisko Prezesa Zarządu PKP CARGO CONNECT (spółka należąca do Grupy PKP CARGO),
- od 2019 roku związany był ze spółką PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. (czeska spółka należąca do PKP CARGO S.A.) początkowo jako Członek Zarządu, a od 2021 roku jako Prezes Zarządu.

Jest absolwentem m.in. podyplomowych studiów menadżerskich Executive MBA Sektora Kolejowego.

Marek Olkiewicz – Członek Zarządu

Posiada doświadczenie zawodowe w branży, w tym od 15 lat na stanowiskach związanych z zarządzaniem w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. m.in. jako Wiceprezes – dyrektor ds. eksploatacji, Zastępca Dyrektora oraz Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi. W latach 2017-2021 pełnił funkcję Członka Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych PKP oraz funkcje w radach nadzorczych innych spółek prawa handlowego. Jest specjalistą w zakresie transportu i zarządzania oraz posiada doświadczenie zdobyte w kluczowych obszarach zarządzania operacyjnego, tj. prowadzenie ruchu pociągu, logistyka, finanse i zasoby ludzkie oraz zarządzanie strukturami rozproszonymi terytorialnie i organizacyjnie.

Maciej Jankiewicz – Członek Zarządu

Posiada doświadczenie w zakresie restrukturyzacji podmiotów gospodarczych i grup kapitałowych, inicjowaniu i koordynowaniu prac zmierzających do utworzenia spółek kapitałowych, a także w tworzeniu aplikacji, pozyskiwaniu i rozliczaniu dofinansowania z UE. Prowadził także działania w zakresie CSR. Budował doświadczenie w pracy na stanowiskach kierowniczych i w piastowaniu funkcji w organach spółek kapitałowych. Pełnił funkcje kierownicze i nadzorcze w spółkach kapitałowych.

Jacek Rutkowski – Członek Zarządu

Posiada ponad 16 letnie w branży kolejowej. W latach:

- 2016-2018 pełnił funkcję Prezesa Zarządu Cargotor sp. z o.o.
- 2018-2019 pełnił funkcję Prezesa Zarządu w PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o.,
- od 2019 roku Prezes Zarządu PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.

Posiada doświadczenie we współpracy z krajowymi instytucjami nadzorującymi branżę kolejową oraz unijnymi instytucjami. Autor programów restrukturyzacyjnych i optymalizacyjnych związanych z funkcjonowaniem spółek prawa handlowego.

Zenon Kozendra – Członek Zarządu

W latach 2005-2008 pełnił funkcję Członka Zarządu ds. Pracowniczych i Administracyjnych, a od 2008 roku Pełnomocnika Zarządu ds. Strategii Personalnej.

W latach:

- 2001-2005 Członek Rady Nadzorczej PKP CARGO,
- 2006-2008 Członek Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych.

Zasiadał w radach nadzorczych takich spółek jak:

- PKP CARGO SERVICE (Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2006-2007),
- PKP CARGO WAGON Kraków (Przewodniczący Rady Nadzorczej w latach 2007-2008),
- PKP CARGO TABOR Karsznice (Członek Rady Nadzorczej w latach 2010-2014),
- PKP S.A. (Członek Rady Nadzorczej w latach 2014-2016).





Odsetek według płci i inne aspekty różnorodności, które przedsiębiorstwo bierze pod uwagę (stan na 31.12.2023)

Grupa i spółki zależne (stan na 31.12.2023)	Odsetek kobiet (%)		Odsetek mężczyzn (%)	
	Organ wykonawczy (Zarząd)	Organ niewykonawczy (Rada Nadzorcza)	Organ wykonawczy (Zarząd)	Organ niewykonawczy (Rada Nadzorcza)
Grupa PKP CARGO	5%	16%	95%	84%
PKP CARGO S.A.	0%	9%	100%	91%
PKP CARGO SERVICE	0%	25%	100%	75%
PKP CARGOTABOR	0%	20%	100%	80%
PKP CARGO TERMINALE	33%	25%	67%	75%
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	0%	33%	100%	67%
CARGOTOR	0%	0%	100%	100%
PKP CARGO CONNECT	0%	17%	100%	83%
PKP CARGO INTERNATIONAL	0%	17%	100%	83%

Grupa i spółki zależne (stan na 31.12.2023)	Liczba kobiet		Liczba mężczyzn	
	Organ wykonawczy (Zarząd)	Organ niewykonawczy (Rada Nadzorcza)	Organ wykonawczy (Zarząd)	Organ niewykonawczy (Rada Nadzorcza)
Grupa PKP CARGO	1	7	19	36
PKP CARGO S.A.	0	1	5	10
PKP CARGO SERVICE	0	1	2	3
PKP CARGOTABOR	0	1	3	4
PKP CARGO TERMINALE	1	1	2	3
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	0	1	1	2
CARGOTOR	0	0	1	4
PKP CARGO CONNECT	0	1	3	5
PKP CARGO INTERNATIONAL	0	1	2	5

W postępowaniu kwalifikacyjnym na stanowiska Członków Zarządu kryteria związane z różnorodnością zostały wprowadzone w spółce PKP CARGO INTERNATIONAL.

Odsetek według płci i inne aspekty różnorodności, które przedsiębiorstwo bierze pod uwagę (stan na 31.12.2023)

Grupa i spółki zależne	Odsetek niezależnych członków Rady Nadzorczej	Liczba osób
Grupa PKP CARGO	0,05	2
PKP CARGO S.A.	0,18	2
PKP CARGO SERVICE	...	0
PKP CARGOTABOR	...	0
PKP CARGO TERMINALE	...	0
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	...	0
CARGOTOR	...	0
PKP CARGO CONNECT	...	0
PKP CARGO INTERNATIONAL	...	0

Informacje na temat ról i obowiązków organów administracyjnych, zarządzających i nadzorczych

Tożsamość organów administracyjnych, zarządzających i nadzorczych lub osób w ramach organu odpowiedzialnych za nadzór nad wpływem, ryzykiem i możliwościami

W Spółce obowiązuje „Polityka zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”; przyjęta Uchwałą nr 115/2022 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 20 kwietnia 2022 roku.

Za zarządzanie ryzykiem odpowiada Zarząd Spółki, w oparciu o przyjętą Strategię działalności Spółki. Skład Zarządu został wymieniony w ujawnieniu GOV-1. Na szczeblu operacyjnym, za identyfikację i ocenę ryzyka z danego obszaru działania odpowiedzialni są właściciele ryzyka, kierujący komórkami i jednostkami organizacyjnymi w ramach powierzonych im zadań (np. komórka ds. kadr odpowiada za ryzyka w obszarze pracowniczym).

Nadzór nad prawidłowością realizacji „Polityki zarządzania ryzykiem” pełni komórka organizacyjna ds. Compliance Centrali PKP CARGO S.A. podlegająca bezpośrednio pod Prezesa Spółki, która prowadzi zbiorcze rejestry ryzyk oraz opracowuje w oparciu o sprawozdania z poszczególnych komórek organizacyjnych, okresowe raporty na potrzeby Zarządu Spółki i Komitetu Audytu Rady Nadzorczej (KARN).

Efektywność w zakresie minimalizowania ryzyk zarządzania środowiskiem jest cyklicznie oceniana w ramach formalnie przyjętej „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Jeśli poziom ryzyka jest wysoki przygotowywane są programy postępowania, których realizacja jest kontrolowana przez Właściciela ryzyka.

Komitet Audytu składa się z minimum trzech Członków Rady Nadzorczej, a większość jego Członków, w tym również Przewodniczący muszą spełniać kryteria niezależności. Dodatkowe wymagania w zakresie funkcjonowania komitetu:

- ◆ przynajmniej jeden członek musi posiadać kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych,
- ◆ przynajmniej jeden członek musi posiadać wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka.

Do zadań Komitetu Audytu należy m.in. monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego.

Członkowie Komitetu Audytu według stanu na 31.12.2023 r.:

- ◆ Izabela Wojtyczka
- ◆ Michał Wnorowski
- ◆ Jarosław Ślepaczuk

W PKP CARGO nie ma wdrożonego systemu zarządzania szansami/możliwościami.

W PKP CARGO powołany został również Komitet ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju. Do jego zadań należą m.in.: ocena ryzyk i szans mogących mieć wpływ na realizację strategii Spółki oraz grupy kapitałowej Spółki.

Skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. według stanu na 31.12.2023 r.:

- ◆ Władysław Szczepkowski
- ◆ Michał Wnorowski
- ◆ Henryk Grymel
- ◆ Tomasz Pietrek
- ◆ Andrzej Leszczyński.

Opis roli kierownictwa w procesach rządzenia, kontrolach i procedurach stosowanych do monitorowania oddziaływań, ryzyka i możliwości, zarządzania nimi oraz ich nadzorowania

Szczegółowe role i obowiązki organów zarządczych w odniesieniu do zarządzania negatywnym wpływem i ryzykiem zostały zdefiniowane w „Polityce zarządzania ryzykiem”.

Zarząd odpowiada za zarządzanie ryzykiem w oparciu o przyjętą Strategię Spółki, w tym: wyznaczanie kierunków działalności Spółki oraz podejmowanie decyzji dotyczących planów postępowania z ryzykiem.

Za zarządzanie ryzykiem na poziomie poszczególnych obszarów działania, odpowiadają właściciele ryzyka, kierujący komórkami organizacyjnymi i jednostkami organizacyjnymi w ramach powierzonych im zadań. Właściciele ryzyka są odpowiedzialni w szczególności za identyfikację i ocenę ryzyka, monitorowanie, analizę i ewaluację ryzyka, oraz raportowanie i dokonywanie walidacji ryzyka.

Oceny systemu zarządzania ryzykiem dokonuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej.

W ramach zarządzania ryzykiem Wydział Compliance realizuje zadania obejmujące m.in. opracowywanie procedur w zakresie zarządzania ryzykiem, prowadzenie zbiorczego rejestru ryzyk, koordynowanie prac związanych z walidacją ryzyka oraz opracowywanie okresowych raportów w oparciu o informacje przekazane przez poszczególne komórki Centrali i Zakładów na potrzeby Zarządu i KARN.

Sposób sprawowania nadzoru nad stanowiskiem lub komitetem na szczeblu kierowniczym, któremu powierzono rolę kierownictwa

Wydział Compliance PKP CARGO S.A. podlega bezpośrednio w strukturze organizacyjnej Prezesowi Spółki. Proces zarządzania ryzykiem raportowany jest do Zarządu oraz do Komitetu Audytu Rady Nadzorczej.

Ujawnienie, w jaki sposób dedykowane kontrole i procedury są zintegrowane z innymi funkcjami wewnętrznymi

Wydział Compliance PKP CARGO S.A. prowadząc postępowanie sprawdzające może wystąpić do Prezesa Zarządu o przeprowadzenie dodatkowej kontroli (możliwość ta wynika z Polityki antykorupcyjnej PKP CARGO S.A.).

W przypadku pozostałych spółek zależnych przyjmują one do stosowania wewnętrzne dokumenty dotyczące zarządzania oraz procedury ustanowione przez jednostkę dominującą.

Ujawnienie, w jaki sposób organy administracyjne, zarządzające i nadzorcze oraz kierownictwo wyższego szczebla nadzorują ustalanie celów związanych z istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami oraz w jaki sposób monitorowane są postępy w ich realizacji

W Wydziale Compliance PKP CARGO S.A. ustanowione jest stanowisko Lidera ryzyka. Do zadań Lidera ryzyka należy m.in. prowadzenie zbiorczego rejestru ryzyk, raportowanie na temat poziomu istotnych ryzyk w Spółce w oparciu o kluczowe

wskaźniki ryzyka (KRI) oraz opracowanie dla Zarządu i Komitetu Audytu Rady Nadzorczej rocznego Raportu z realizacji „Polityki zarządzania ryzykiem”.

Cele jakościowe zapisane są w Polityce PKP CARGO S.A. w zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania przyjętej Uchwałą Zarządu PKP CARGO S.A.

Ujawnienie, w jaki sposób organy administracyjne, zarządzające i nadzorcze określają, czy dostępne są lub zostaną rozwinięte odpowiednie umiejętności i wiedza specjalistyczna w celu nadzorowania kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem.

Organem nadzorującym obszar zrównoważonego rozwoju w PKP CARGO jest Komitet Strategii i Zrównoważonego Rozwoju.

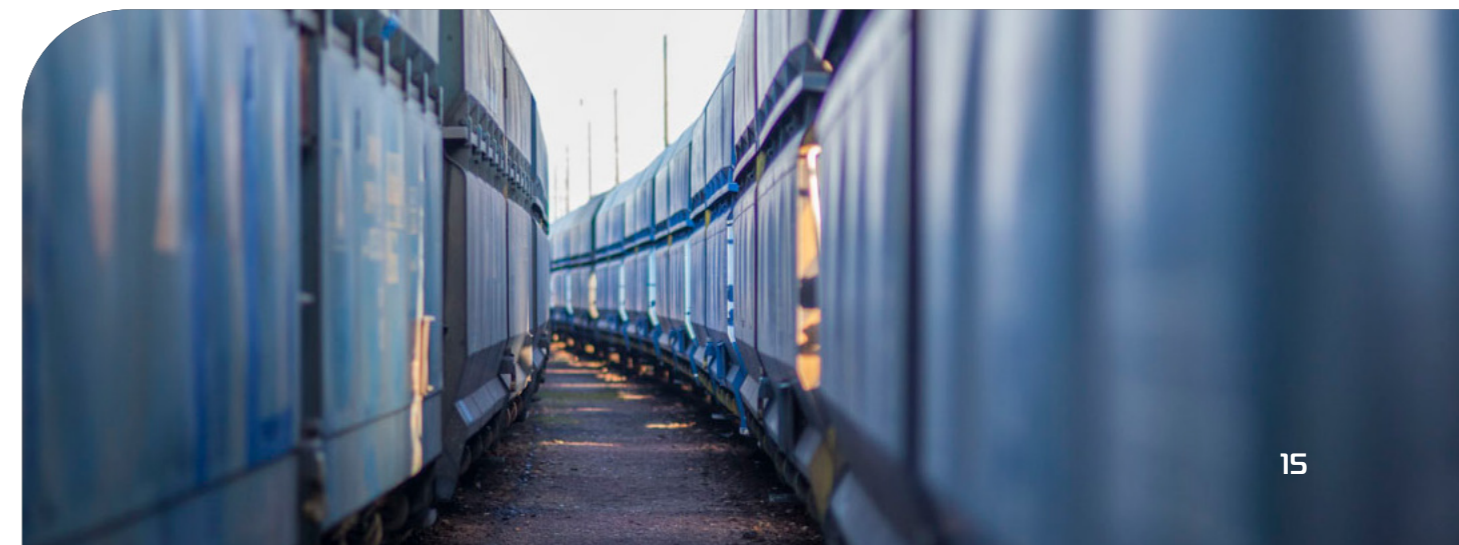
Do zadań Komitetu należą m.in.:

- ◆ określanie strategii,
- ◆ wdrażanie strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej.

W jego skład wchodzi pięciu członków Rady Nadzorczej posiadających odpowiednie kompetencje oraz wiedzę pozwalającą na skuteczne nadzorowanie obszaru zrównoważonego rozwoju. Komitet może poszerzać swoją wiedzę merytoryczną biorąc udział w szkoleniach zewnętrznych, a także warsztatach organizowanych wewnątrz Spółki.

Informacje na temat wiedzy specjalistycznej związanej ze zrównoważonym rozwojem, którą organy posiadają bezpośrednio lub mogą wykorzystać

Pracownicy PKP CARGO, a także spółek zależnych mają dostęp do bazy wiedzy, w której umieszczone są materiały szkoleniowe i informacyjne z obszaru ESG.



W 2023 r. podczas prac nad Raportem Zrównoważonego Rozwoju za 2022 r. oraz Strategią ESG organizowane były warsztaty i szkolenia z tej tematyki dla Grupy, w tym:

- ♦ wprowadzenie do taksonomii i minimalnych gwarancji,
- ♦ mapowanie interesariuszy Grupy,
- ♦ istotność ryzyk i szans na potrzeby Strategii ESG,
- ♦ wprowadzenie do wymogów Dyrektywy CSRD i standardów ESRS,
- ♦ tworzenie zintegrowanego raportu okresowego.

Ujawnienie, w jaki sposób umiejętności i wiedza specjalistyczna związane ze zrównoważonym rozwojem odnoszą się do istotnego wpływu, ryzyka i możliwości.

Wiedza zdobyta przez pracowników podczas szkoleń i warsztatów z obszaru ESG (w tym m.in. wymienionych w powyższym ujawnieniu), a także bieżąca wymiana informacji w ramach PKP CARGO i spółek zależnych pomaga kształtować świadomość wśród pracowników na temat istotności wpływu na inne podmioty, w tym w szczególności odpowiedzialności społecznej i środowiskowej.

Wymóg dotyczący ujawniania informacji GOV-2 – Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem

Informacja, czy, przez kogo i jak często organy administrujące, zarządzające i nadzorcze, w tym ich odpowiednie komitety, są informowane o istotnych oddziaływaniach, ryzyku i możliwościach

Zarządowi PKP CARGO S.A. cyklicznie raportowane są przez Wydział Compliance aktualne wartości kluczowych wskaźników ryzyka (KRI) ustanawiane dla ryzyk mających istotny wpływ na realizację celów określonych w Planie działalności gospodarczej oraz Strategii PKP CARGO S.A.



Zgodnie z opisem w ujawnieniu GOV-1 prowadzony jest rejestr wszystkich ryzyk, a każda komórka organizacyjna identyfikuje i szacuje poziom ryzyka wewnątrz własnych obszarów merytorycznych oraz zgodnie z posiadanymi kompetencjami. Podmiotami odpowiedzialnymi za to są Właściciele ryzyka w poszczególnych jednostkach organizacyjnych.

W przypadku, gdy ryzyko przewyższa poziom akceptowalny i oszacowane zostaje na poziomie alarmowym lub krytycznym, Właściciel ryzyka zobowiązany jest do opracowania planu postępowania z ryzykiem. W zależności od szacowanych kosztów jego wdrożenia oraz poziomu prawdopodobieństwa zaistnienia ryzyka, organy zarządcze podejmują decyzję o jego wdrożeniu.

W przypadku spółek zależnych nadzór nad oddziaływaniami, ryzykiem i możliwościami wykonywany jest przez Członków Zarządu oraz Dyrektorów obszarów kompetencyjnych. Nadzór nad przestrzeganiem procedur w poszczególnych obszarach kompetencyjnych powierzony został Dyrektorom obszarów, którzy z kolei podlegają Członkowi Zarządu odpowiedzialnemu za dany pion. Dyrektorzy obszarów kompetencyjnych zobligowani są do raportowania Zarządowi Spółki wszelkich nieprawidłowości w przestrzeganiu procedur.

Sposób, w jaki organy administrujące, zarządzające lub nadzorcze uwzględniają oddziaływania, ryzyko i możliwości podczas nadzorowania strategii jednostki

Ryzyka, które zostały zidentyfikowane przez komórkę organizacyjną w procesie zarządzania ryzykiem poddawane są analizie i ocenie dokonywanej według kryterium prawdopodobieństwa jego wystąpienia i następstw, tj. możliwych tego skutków. Dla ryzyk, których poziom przewyższa poziom akceptowalny, opracowywane są tzw. Plany postępowania z ryzykiem. Plany postępowania z ryzykiem, które przewidują wydatkowanie środków finansowych przedstawiane są przez Właścicieli ryzyka Zarządowi Spółki, który podejmuje stosowne decyzje.

Dla usług i aktywów kluczowych i krytycznych wpływających na działalność operacyjną spółki są tworzone dodatkowo tzw. Plany ciągłości działania, czyli udokumentowane zbiory procedur awaryjnych i informacji, opracowane, wdrożone i utrzymywane w gotowości do wykorzystania w przypadku zakłócenia działalności biznesowej oraz umożliwiające prowadzenie działalności na zdefiniowanym poziomie.

Mają one na celu umożliwienie szybkiego działania naprawczego w sytuacji zaistnienia ryzyka. W celu zapewnienia wysokiej skuteczności działania, plany te są cyklicznie testowane i tworzone są dla nich dedykowane scenariusze postępowania. Organy zarządcze nie podejmują decyzji o ich wdrożeniu – są one uruchamiane w miarę potrzeb na poziomie operacyjnym. Zarząd jest informowany o takich sytuacjach przez komórkę, która utworzyła i uruchomiła dany plan ciągłości działania. Zarząd PKP CARGO może natomiast podjąć decyzje dotyczące częstości testowania planów ciągłości działania.

W przypadku spółek zależnych nadzorowanie strategii, decyzji dotyczących głównych transakcji i procesu zarządzania ryzykiem wykonywane jest przez Dyrektorów poszczególnych obszarów kompetencyjnych. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek niezgodności Dyrektorzy zobligowani są do niezwłocznego informowania Zarządu Spółek.

Wykaz istotnych oddziaływań, ryzyka i możliwości, którymi w okresie sprawozdawczym zajmowały się organy administrujące, zarządzające i nadzorcze lub ich odpowiednie komitety

Rejestr ryzyk stanowi wewnętrzną informację PKP CARGO.

W procesie należytej staranności zidentyfikowano natomiast 6 niżej wymienionych, najwyżej ocenionych ryzyk dla Grupy PKP CARGO:

- ◆ Istniejąca luka pokoleniowa – duży odsetek pracowników w wieku emerytalnym w najbliższej perspektywie.
(ESRS S1 – Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich)
- ◆ Ryzyko przejścia – rosnące koszty emisji CO2 do atmosfery, z tytułu m.in. Włączenia sektora kolejowego do ETS
(ESRS E1 – Łagodzenie zmiany klimatu)
- ◆ Wzrost cen paliw – wzrost kosztów transportu
(ESRS E1 – Przystosowanie się do zmiany klimatu)
- ◆ Niskie rynkowo stawki wpływają na ryzyko utraty pracowników
(ESRS S1 – Warunki pracy)
- ◆ Ryzyko strat wynikających z ograniczeń podwykonawców w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w łańcuchu dostaw – z tytułu przystosowywania się do rzeczywistych i oczekiwanych zmian klimatu i ich skutków.
(ESRS E1 – Przystosowanie się do zmiany klimatu)
- ◆ Strajki i przestoje spowodowane sporem zbiorowym dot. podwyżki
(ESRS S1 – Warunki pracy)



Ryzyka zostały także ujawniane w rozdziale 6.1.1. w Sprawozdaniu z działalności Zarządu za 2023 r. i obejmują:

- ◆ ryzyka wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych związane z otoczeniem gospodarczym i rynkowym,
- ◆ ryzyka wynikające z uwarunkowań geopolitycznych – w tym związane z konfliktem zbrojnym w Ukrainie,
- ◆ ryzyko związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych,
- ◆ ryzyka w prowadzonej działalności,
- ◆ ryzyka o charakterze finansowym.

Wymóg dotyczący ujawniania informacji GOV-3 – Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt

Programy motywacyjne i polityki wynagrodzeń związane z kwestiami zrównoważonego rozwoju dla członków organów administracyjnych, zarządzających i nadzorczych

PKP CARGO S.A. posiada Politykę wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. – nie uwzględnia ona powiązania wynagrodzeń z realizacją celów z zakresu zrównoważonego rozwoju.

W 2023 r. wdrożony został system Zarządzania przez cele (MBO) dla członków Zarządu, w którym określony został cel dotyczący obszaru ESG.

Kluczowe cechy systemów zachęt

Świadczenia przysługujące Członkom Zarządu obejmują premię, która jest częściowo powiązana z wynikami Spółki. Ma to na celu zwiększanie przez Członków Zarządu wysiłków w dążeniu do wypełnienia założeń strategii biznesowej Spółki oraz jej planów gospodarczych. W konsekwencji przyjęty system wynagradzania pośrednio przyczynia się do rozwoju biznesu Spółki i oferty produktów.

Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej składa się natomiast wyłącznie z wynagrodzenia stałego ustalanego przez Walne Zgromadzenie, co służyć ma zmniejszeniu tolerancji na ryzyko.

Zasady przyznawania premii, wyznaczenia celów zarządczych, określenia ich wagi oraz kryteriów realizacji i rozliczania określa uchwała Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Informacja, czy wyniki ocenia się w odniesieniu do konkretnych celów lub oddziaływań związanych ze zrównoważonym rozwojem

W 2023 r. wdrożony został system Zarządzania przez cele (MBO) dla członków Zarządu. Jeden z celów do realizacji był związany z obszarem i obejmował opracowanie i wdrożenie Strategii ESG Grupy PKP CARGO. Został on przypisany do realizacji przez Prezesa Zarządu. Cel został zrealizowany.

Cel był wdrożony także do systemu MBO Członków Zarządu spółek zależnych.

Informacja, w jaki sposób wskaźniki wyników związane ze zrównoważonym rozwojem są uznawane za punkty odniesienia dla wyników lub uwzględniane w polityce wynagrodzeń

Wskaźnik wyników związany ze zrównoważonym rozwojem uwzględniony był w MBO dla członków Zarządu w 2023 r. (opis zgodnie z ujawnieniem powyżej).

Część wynagrodzenia zmiennego zależnego od celów lub oddziaływań związanych ze zrównoważonym rozwojem

Wynagrodzenie zmienne zależne od celów związanych ze zrównoważonym rozwojem wyniosło 20% w 2023 roku.

Poziom, na którym zatwierdza się i aktualizuje warunki systemów zachęt w jednostce

Warunki systemów zachęt dla Członków Zarządu w Grupie PKP CARGO zatwierdza i aktualizuje Rada Nadzorcza. W PKP CARGO S.A. obowiązuje „Polityka wynagrodzeń Członków Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, która została przyjęta Uchwałą Nr 23/2020 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. w dniu 29 czerwca 2020 roku.

Spółki zależne należące do Grupy PKP CARGO nie posiadają własnych polityk wynagradzania Członków Zarządu i Rady Nadzorczej.

Wymóg dotyczący ujawniania informacji GOV-4 – Oświadczenie dotyczące należytej staranności

Ujawnienie mapowania informacji dostarczonych w oświadczeniu o zrównoważonym rozwoju na temat procesu należytej staranności

Podstawowe elementy procesu należytej staranności – punkty w oświadczeniu dotyczącym zrównoważonego rozwoju

Uwzględnienie należytej staranności w rządzeniu, strategii i modelu biznesowym

Grupa PKP CARGO w 2023 roku nie prowadziła sformalizowanego procesu należytej staranności w obszarze środowiska i praw człowieka. Mimo tego, Grupa podejmuje działania, których celem jest uwzględnienie jej elementów w procesie zarządzania, strategii i modelu biznesowym. Dzieje się to na wielu różnych płaszczyznach:

- ♦ Ustanowiona została struktura zarządzania, obejmująca odpowiedzialności i obowiązki różnych departamentów i zespołów, w tym również w obszarze środowiska oraz praw człowieka.
- ♦ Prowadzone są regularne przeglądy procesów i procedur, aby zapewnić zgodność z przepisami prawnymi, normami branżowymi i wewnętrznymi standardami jakości.
- ♦ Pracownicy odbywają szkolenia w zakresie etyki biznesowej, zgodności regulacyjnej i sposobów identyfikacji oraz zarządzania ryzykiem.
- ♦ Prowadzona jest analiza rynku i trendów branżowych w celu dostosowania strategii i jej celów do zmieniającego się otoczenia biznesowego. Nowa strategia ESG, wpisująca się w strategię biznesową, powstała na bazie dialogu z interesariuszami, a informacje uzyskane podczas konsultacji z nimi (wywiady, ankiety, warsztaty) zostały uwzględnione w procesie jej tworzenia.
- ♦ Wdrożony został system anonimowego zgłaszania naruszeń, w ramach którego pracownicy oraz inni interesariusze mogą zgłaszać rzeczywiste i potencjalne negatywne oddziaływania organizacji.

Planowane jest opracowanie i wdrożenie procesów należytej staranności w obszarze zrównoważonego rozwoju w całej Grupie.

Współpraca z zainteresowanymi stronami, na które jednostka wywiera wpływ, na wszystkich kluczowych etapach procesu należytej staranności

Proces współpracy z zainteresowanymi stronami, na które jednostka wywiera wpływ, jest stałym elementem działalności biznesowej Grupy PKP CARGO, ale jeszcze nie został w pełni zdefiniowany w odniesieniu do kluczowych etapów procesu należytej staranności.

Grupa PKP CARGO prowadzi stały dialog z różnymi grupami interesariuszy, takimi jak pracownicy, organizacje związkowe, dostawcy, klienci, społeczność lokalna, organizacje pozarządowe, instytucje rządowe, do których kieruje swoje działania oraz których uwzględnia w procesie podejmowania decyzji. Oznacza to np. zapraszanie ich do udziału w grupach roboczych, konsultowanie projektów polityk i strategii, czy też wspólne opracowywanie rozwiązań. Współpraca z interesariuszami Grupy może przybrać różną formę np.: od spotkań biznesowych, spotkań z analitykami, konferencji prasowych z mediami, spotkań wewnętrznych ze związkami zawodowymi lub przedstawicielami pracowników, eventów branżowych, a nawet walnych zgromadzeń akcjonariuszy, utrzymywanie kontaktów mailowych i telefonicznych, po badania rynku w formie anonimowych ankiet.

Identyfikacja i ocena niekorzystnego oddziaływania

Pierwszym krokiem do sformalizowania procesu należytej staranności było przeprowadzenie badania istotności, które pozwoliło zidentyfikować istotne wpływy, ryzyka oraz szanse związane ze zrównoważonym rozwojem. Przeprowadzone zostały ankiety wśród interesariuszy wewnętrznych (353 wypełnionych ankiet) i zewnętrznych (21 wypełnionych ankiet), wywiady oraz spotkania i warsztaty z przedstawicielami Grupy pracownikami oraz przedstawicielami kadry zarządzającej oraz przedstawicielami interesariuszy zewnętrznych, których efektem jest lista rzeczywistych i potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko i prawa człowieka. Grupa PKP CARGO będzie pracować nad uporządkowaniem i wprowadzeniem procesu należytej staranności w kolejnych okresach sprawozdawczych. Będzie wiązało się to m.in. z wdrożeniem odpowiednich polityk oraz procesów pozwalających na identyfikację i ocenę niekorzystnego oddziaływania Grupy na środowisko oraz prawa człowieka.

Podejmowanie działań w celu ograniczenia zidentyfikowanego niekorzystnego oddziaływania

Grupa nie ma wdrożonej procedury postępowania w celu ograniczenia zidentyfikowanego niekorzystnego oddziaływania.

Monitorowanie skuteczności tych starań i przekazywanie stosownych informacji w tym zakresie

PKP CARGO nie ma wdrożonego systemu monitorowania skuteczności w ramach procesu należytej staranności.

Wymóg dotyczący ujawniania informacji GOV-5 – Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju

Opis zakresu, głównych cech i elementów procesów i systemów zarządzania ryzykiem i kontroli wewnętrznej w odniesieniu do raportowania zrównoważonego rozwoju

Zakres, główne cechy i elementy procesów i systemów zarządzania ryzykiem i kontroli wewnętrznej w odniesieniu do sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju

Zarząd oraz kadra kierownicza wspierani są przez system kontroli wewnętrznej w wypełnianiu ich zadań. Obowiązujące w tym zakresie Uchwały Zarządu, decyzje Prezesa lub Członków Zarządu stanowią regulacje wewnętrzne PKP CARGO S.A. Dokumenty uwzględniają formy kontroli, zakres realizowanych zadań oraz uprawnienia i obowiązki uczestników procesu.

Stosowane podejście do oceny ryzyka, w tym metodę ustalania priorytetów w zakresie ryzyka

Proces wskazujący na poznanie charakteru danego ryzyka oraz ustalenie poziomu ryzyka, metoda oceny podatności procesu na czynniki ryzyka.

Główne zidentyfikowane ryzyka oraz strategie ich ograniczania, w tym powiązane kontrole

Kluczowe wskaźniki ryzyka (KRI) są wskazywane przez właściciela ryzyka – raportowane miesięcznie do Lidera Ryzyka – który przedkłada zbiorczą informację Zarządowi Spółki.

Sposób, w jaki jednostka włącza ustalenia z oceny ryzyka i kontroli wewnętrznych w odniesieniu do procesu sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju do odpowiednich funkcji i procesów wewnętrznych

Za ocenę ryzyka w danej komórce lub jednostce organizacyjnej jest odpowiedzialny Koordynator ryzyka, wyznaczony przez zarządzającego komórką lub jednostką organizacyjną do prowadzenia spraw dotyczących zarządzania ryzykiem na szczeblu komórki lub jednostki organizacyjnej. Koordynator raportuje do Lidera Ryzyka

Zarząd PKP CARGO S.A. oraz kadra kierownicza wspierana jest przez system kontroli wewnętrznej w wypełnianiu ich zadań. Zadania realizowane w ramach kontroli wewnętrznej mogą obejmować wszystkie aspekty funkcjonowania Spółki.

Okresowe przekazywanie ustaleń organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym

Ogólne szacowanie ryzyka bezpieczeństwa informacji i ryzyk biznesowych odbywa się raz do roku.



Strategia

Wymóg dotyczący ujawniania informacji SBM-1 – Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości

Ujawnienie informacji o kluczowych elementach ogólnej strategii, które odnoszą się do kwestii zrównoważonego rozwoju lub mają na nie wpływ

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

Według stanu na dzień 31.12.2023 r. w Spółce obowiązywała „Rewizja Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023”, w której potwierdzono dotychczasową wizję i misję Grupy.

WIZJA:
Środkoeuropejski lider w przewozach kolejowych dzięki uzyskaniu dominującej pozycji w obszarze „Trójmorza” i na Nowym Jedwabnym Szlaku.

MISJA:
Realizowanie kompleksowej usługi logistycznej na rynku przewozów towarowych i usług intermodalnych dającej pozycję pierwszego wyboru.

Filary rozwoju strategicznego i kluczowe kierunki zmian

W celu osiągnięcia założonych parametrów skoncentrowano się na trzech filarach wzrostu:

SPRZEDAŻ

- Wysoka aktywność sprzedaży
- Rozwój pakietu logistycznego
- Efektywność procesu sprzedażowego i obsługi klienta

PROCESY

- Doskonalenie procesów przewozowych i utrzymaniowych
- Cyfryzacja procesów

STRUKTURA

- Dostosowanie struktury i zasobów spółki do zoptymalizowanych procesów, wyzwań rynkowych oraz ekonomicznych

Inicjatywy strategiczne priorytetu

W ramach Rewizji Strategii wyodrębniono najważniejsze inicjatywy strategiczne

- Wzrost ograniczony na rynku krajowym
- Zapewnienie zasobów taborowych
- Efektywność logistyki i procesów przewozowych
- Zarządzanie zasobami ludzkimi
- Cyfryzacja i informatyzacja
- Zarządzanie majątkiem - optymalizacja kosztów

Kierunki rozwoju określone w strategii rozwoju biznesowego wpisują się w zrównoważony rozwój.

W ramach uwzględniania zrównoważonego rozwoju w podejściu strategicznym Grupa bierze pod uwagę m.in. aspekty takie jak:

- wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego i integrowanie regionu, m.in.
- koncepcja Trójmorza i Nowego Jedwabnego Szlaku, która przekłada się na nowe perspektywy rozwoju biznesowego,
- oferowanie usług zrównoważonego transportu, tj. nisko- i bezemisyjny przewóz towarów w kraju i poza nim.

Grupa PKP CARGO kładzie także duży nacisk na inwestycje w rozwój usług przewozów intermodalnych, które są dla Grupy szansą na dywersyfikację portfela przychodów, m.in. mogą zredukować udział dotychczas dominujących kategorii ładunków, w tym coraz mniej perspektywicznych przewozów paliw kopalnych.

Strategia biznesowa Grupy PKP CARGO jest dokumentem bazowym dla opracowanej Strategii ESG Grupy PKP CARGO na lata 2024-2028. Strategia biznesowa określa segmenty i obszary działania PKP CARGO. Strategia ESG określa natomiast, w jaki sposób realizując działania biznesowe Grupa będzie dbała o środowisko, społeczność i zasady zarządzania i ład korporacyjny. Strategia biznesowa definiując podstawową działalność Grupy, tj. kolejowy transport towarów nakłada jednocześnie ramy wdrażania Strategii ESG, szczególnie w obszarze zrównoważonego transportu kolejowego, opartego o transport intermodalny, który to segment świadczonych usług Grupa systematycznie rozwija.



Znaczące grupy oferowanych produktów lub usług, w tym zmiany w okresie sprawozdawczym (nowe/usunięte produkty lub usługi)

Podstawową działalnością Grupy PKP CARGO jest transport kolejowy towarów.

Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa świadczy także usługi:

- ♦ spedycyjne (krajowe i międzynarodowe),
- ♦ terminalowe w tym przeładunek, składowanie, konfekcjonowanie
- ♦ bocznice i trakcyjne,
- ♦ rekultywacyjne,
- ♦ naprawy i serwis taboru kolejowego.

Znaczące obsługiwane rynki lub grupy klientów, w tym zmiany w okresie sprawozdawczym (nowe/usunięte rynki lub grupy klientów)

W ramach rozwoju organicznego Grupa PKP CARGO przyjęła cel w postaci odbudowy udziału w rynku krajowym. W zależności od rozwoju sytuacji geopolitycznej i gospodarczej Grupa nie wyklucza akwizycji zwiększających udział w rynkach.

Obsługiwane rynki

- ♦ rynek usług kolejowego przewozu towarów (krajowy oraz zagraniczny).

PKP CARGO świadczy usługi (na podstawie licencji na świadczeniu usług przewozowych) przewozu na terenie Niemiec, Holandii, Austrii, Czech, Słowacji, Węgier, Słowenii, Litwy.

Istotne grupy klientów

- ♦ duże podmioty takie jak: firmy energetyczne, ciepłownie, elektrownie, firmy budowlane, firmy chemiczne, sektor intermodalny.

Liczba pracowników w podziale na obszary geograficzne

Liczba pracowników czynnych – stan na 31.12.2023 r. – w Grupie PKP CARGO to 19 932 osób, z czego 14 062 zatrudnionych było w PKP CARGO S.A., Grupa PKP CARGO International (Czechy) International zatrudniała 1450 osób.

Produkty i usługi, które są objęte zakazami na niektórych rynkach

Zakazy wynikają z postanowień różnych organów rządowych poszczególnych krajów na terenie których Grupa świadczy usługi i się zmieniają.

Wykaz dodatkowych znaczących sektorów ESRS, w których prowadzona jest znacząca działalność lub w których przedsiębiorstwo jest lub może być powiązane z istotnymi oddziaływaniami

Sektorami powiązanimi z sektorem transportu kolejowego Grupy PKP CARGO są sektory wydobywczy/górnictwo.

Dwie główne kategorie przewożonych towarów to:

- ♦ węgiel kamienny i inne paliwa kopalne,
- ♦ kamień i kruszywa.

Przedsiębiorstwo nie prowadzi działalności w zakresie paliw kopalnych, produkcji chemikaliów, broni kontrowersyjnej oraz uprawy i produkcji tytoniu.

Cele jednostki związane ze zrównoważonym rozwojem w odniesieniu do znaczących grup produktów i usług, kategorii klientów, obszarów geograficznych i relacji z zainteresowanymi stronami

Grupa PKP CARGO posiada **Strategię ESG na lata 2024-2028**, której celem jest aktywne kształtowanie rynku kolejowego – najbardziej zrównoważonej formy transportu towarowego, poprzez inwestycje, innowacje, edukację rynku i dążenie do doskonałości w sferze zarządzania.

Określonych zostało w niej 8 operacyjnych celów ESG, które zostały opracowane m.in. pod kątem przyszłego wpływu Grupy PKP CARGO na środowisko, społeczeństwo i sferę zarządzania, ale także w odniesieniu do celów zaktualizowanych w Strategii Biznesowej na lata 2024 – 2028.

8 celów operacyjnych Strategii ESG

- 1** Włączymy kryteria ESG do procesu modernizacji i zakupu taboru, uwzględniając potrzebę dekarbonizacji w kluczowych gałęziach działalności Grupy
- 2** Wdrożymy zasady gospodarki o obiegu zamkniętym i ograniczymy zużycie zasobów
- 3** Wzmocnimy kapitał ludzki poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy
- 4** Będziemy dążyć do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego
- 5** Zbudujemy świadomość korzyści wynikających ze zrównoważonej transformacji zarówno wewnątrz organizacji, jak i w jej otoczeniu, w tym w naszym łańcuchu wartości
- 6** Zbudujemy zrównoważoną ofertę usługową, opierającą się o działania na rzecz ESG
- 7** Pogłębimy dialog z interesariuszami, aby lepiej odpowiadać na ich potrzeby i budować partnerstwa
- 8** Zoptymalizujemy procesy biznesowe i przewozy pod kątem ESG za pomocą narzędzi cyfrowych



Bezpośrednio do oferty dla klientów oraz relacji z interesariuszami odnoszą się:

Cel 6 – „Zbudujemy zrównoważoną ofertę usługową, opierającą się o działania na rzecz ESG”.

W ramach tego celu planowane są następujące działania:

- ♦ włączenie do opracowywanej strategii marketingowej przewag powiązanych ze zrównoważonym rozwojem,
- ♦ dostarczanie klientom danych o śladzie węglowym na potrzeby raportowania.
- ♦ włączenie sprzedażowych argumentów powiązanych z ESG do komunikacji marketingowej Grupy.

Cel 7 – „Pogłębimy dialog z interesariuszami, aby lepiej odpowiadać na ich potrzeby i budować partnerstwa”.

W ramach tego celu planowane są następujące działania:

- ♦ wdrożenie programu wolontariatu pracowniczego,
- ♦ wzmocnienie kapitału ludzkiego poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy,
- ♦ rozwój współpracy z innymi podmiotami w zakresie opracowania nowych technologii, w tym wykorzystania paliwa wodorowego do zasilania lokomotyw.

Ocena obecnych znaczących produktów lub usług oraz znaczących rynków i grup klientów w odniesieniu do swoich celów związanych ze zrównoważonym rozwojem

Główna działalność Grupy PKP CARGO to kolejowy transport towarowy. Pozostałe usługi traktowane są jako dodatkowe, tzn. usługi trakcyjne i stacyjne, bocznicowe, przeładunkowe, naprawy i przeglądy taboru.

Główna działalność parametryzowana jest poprzez podział na kategorie przewożonych towarów.

Głównymi przewożonymi towarami są:

- ♦ paliwa stałe, w tym węgiel kamienny,
- ♦ kruszywa i materiały budowlane,
- ♦ metale i rudy,
- ♦ produkty chemiczne,
- ♦ paliwa płynne,
- ♦ drewno i płody rolne,
- ♦ przewozy intermodalne,
- ♦ pozostałe.

Kategorią o najwyższym poziomie wpływu na zrównoważony rozwój są przewozy intermodalne.

Grupa PKP CARGO działa na rynkach w 8 krajach europejskich, w których posiada licencję na przewozy.

Główne grupy Klientów:

- ♦ elektrownie,
- ♦ ciepłownie,
- ♦ huty,
- ♦ stalownie,
- ♦ samorządy lokalne,
- ♦ firmy budowlane,
- ♦ rafinerie i przemysł chemiczny,
- ♦ producenci nawozów sztucznych,
- ♦ przemysł rolny i spożywczy,
- ♦ inni – np. wojsko, inni przewoźnicy.

Rozwojowo traktowane są segmenty przewozów intermodalnych oraz usługi przeładunków i magazynowania.

Elementy strategii, które odnoszą się do kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem lub na nie oddziałują

Zgodnie z przyjętym celem strategicznym w Strategii ESG Grupy PKP CARGO na lata 2024-2028 Grupa PKP CARGO będzie aktywnie kształtować rynek kolejowy, najbardziej zrównoważoną formę transportu towarowego, poprzez inwestycje, innowacje, edukację rynku i dążenie do doskonałości w sferze zarządzania.

Określonych w Strategii ESG 8 operacyjnych celów (wymienionych w niniejszym ujawnieniu w pkt. (e) szczegółowo odnosi się do kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem.

Cel nr 1. Włączymy kryteria ESG do procesu modernizacji i zakupu taboru, uwzględniając potrzebę dekarbonizacji w kluczowych gałęziach działalności Grupy

W ramach celu nr 1 planowane są działania:

- ♦ kalkulacja śladu węglowego kluczowych spółek Grupy,
- ♦ modernizacja i rozwój taboru – lokomotywy,
- ♦ modernizacja i rozwój taboru – wagony

Cel nr 2. Ograniczymy zużycie zasobów i wdrożymy zasady gospodarki o obiegu zamkniętym

W ramach celu nr 2 planowane są działania:

- ♦ zrównoważone zarządzanie nieruchomościami,
- ♦ zrównoważone zarządzanie taborem,
- ♦ gospodarowanie zasobami.

Cel nr 3. Wzmocnimy kapitał ludzki poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy

W ramach celu nr 3 planowane jest pozyskiwanie większej liczby młodych pracowników i ich retencja poprzez wzrost atrakcyjności PKP CARGO jako pracodawcy, w tym:

- ♦ stworzenie ścieżek kariery,
- ♦ wartościowanie stanowisk pracy oraz systemu wynagrodzeń,
- ♦ działania z obszaru Employer Branding,
- ♦ współpraca z uczelniami,
- ♦ rozwój programów stażowych i stypendialnych.

Cel nr 4. Będziemy dążyć do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE z uwzględnieniem specyfiki rynku transportu kolejowego

W ramach celu nr 4 planowana zmiana miksu energetycznego

krajowych dostawców energii jest niezależna od działań Grupy PKP CARGO (m.in. zwiększenie udziału OZE).

Cel nr 5. Zbudujemy świadomość korzyści wynikających ze zrównoważonej transformacji zarówno wewnątrz organizacji, jak i w jej otoczeniu, w tym w naszym łańcuchu wartości

W ramach celu nr 5 planowane są działania:

- ♦ budowanie świadomości pracowników nt. zagadnień zrównoważonego rozwoju,
- ♦ doskonalenie raportowania niefinansowego,
- ♦ zrównoważony łańcuch dostaw.

Cel 6. Zbudujemy zrównoważoną ofertę usługową, opierającą się o działania na rzecz ESG

W ramach celu nr 6 planowane są działania:

- ♦ włączenie do opracowywanej strategii marketingowej przewag powiązanych ze zrównoważonym rozwojem,
- ♦ dostarczanie klientom danych o śladzie węglowym na potrzeby raportowania.
- ♦ włączenie sprzedażowych argumentów powiązanych z ESG do komunikacji marketingowej Grupy.

Cel 7. Pogłębimy dialog z interesariuszami, aby lepiej odpowiadać na ich potrzeby i budować partnerstwa

W ramach celu nr 7 planowane są następujące działania:

- ♦ wdrożenie programu wolontariatu pracowniczego,
- ♦ wzmocnienie kapitału ludzkiego poprzez pozyskiwanie najlepszych talentów, tworzenie bezpiecznego, komfortowego i różnorodnego miejsca pracy,
- ♦ rozwój współpracy z innymi podmiotami w zakresie opracowania nowych technologii, w tym wykorzystania paliwa wodorowego do zasilania lokomotyw.

Cel nr 8. Zoptymalizujemy procesy biznesowe i przewozy pod kątem ESG za pomocą narzędzi cyfrowych

W ramach celu nr 8 planowane są następujące działania:

- ♦ utworzenie i bieżąca aktualizacja systemu do diagnostyki i wsparcia utrzymania taboru ze strony IT,
- ♦ opomiarowanie lokomotyw pod kątem zużycia energii,
- ♦ optymalizacja – minimalizacja przewozu wagonów próżnych,

- ♦ cyfrowe sprzęgi automatyczne DAC (Digital Automatic Coupling),
- ♦ rozwój napędów wodorowych.

Lista sektorów ESRS, które są istotne dla przedsiębiorstwa

- ♦ sektor wydobywczy/ górniczy – przewozy węgla, kruszywa, kamienia (dominująca skala),
- ♦ sektor transportowy,
- ♦ sektor chemiczny – produkty chemiczne, nawozy sztuczne (mniejsza skala),
- ♦ sektor intermodalny,
- ♦ sektor rolny – produkty rolne, drewno, cukier itp. (mniejsza skala).

Opis modelu biznesowego i łańcucha wartości

Opis modelu biznesowego

Grupa PKP CARGO prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu, którym jest krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych.

W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi mniej istotne z punktu widzenia działalności i nie są one traktowane jako osobne segmenty operacyjne. Związane są z:

- ♦ remontami taboru,
- ♦ utrzymaniem infrastruktury,
- ♦ usługami rekultywacyjnymi.

W Grupie PKP CARGO działania ukierunkowane są na zbudowanie szerokiego zakresu usług logistycznych obejmującego usługi związane z przewozem, obsługą terminalową, dystrybucją i magazynowaniem oraz usługami wspomagającymi.

Kierunkiem rozwoju jest coraz głębsza cyfryzacja dająca większe możliwości kompleksowej obsługi i dotarcia do klienta. Istotnym elementem tego modelu działania jest możliwość wykorzystania własnych terminali przeładunkowych. Także procesy związane z przewozami są doskonalone w zakresie planowanych zmian w organizacji jak i wdrożenia rozwiązań informatycznych. Dla efektywności przewozów istotnym elementem będzie systematyczne unowocześnianie i profilowanie pod planowany

rozwój posiadanego taboru kolejowego, w tym lokomotyw wielosystemowych.

Opis łańcucha wartości

Fundamentem łańcucha wartości Grupy Kapitałowej jest świadczenie kompleksowych usług logistycznych, dla których transport kolejowy stanowi główną usługę dopełnianą przez szeroki zakres usług okołoprzewozowych, w tym:

- ♦ usługi spedycyjne (krajowe i międzynarodowe),
- ♦ usługi terminalowe,
- ♦ usługi bocznicowe i trakcyjne,
- ♦ naprawa i serwis taboru kolejowego,
- ♦ usługi rekultywacyjne.

Dane wejściowe i podejście do gromadzenia, opracowywania i zabezpieczania tych danych

Model biznesowy jest fundamentem dla strategii biznesowej.

Analiza poszczególnych rodzajów usług i rynków stanowi etap wejściowy do konstrukcji strategii biznesowej. Główne sektory, w których PKP CARGO świadczy usługi to: energetyka, sektor budowlany, hutnictwo i metalurgia, rolnictwo i leśnictwo, petrochemia, motoryzacja, przemysł chemiczny i sektor intermodalny.

Wyniki i rezultaty pod względem bieżących i oczekiwanych korzyści dla klientów, inwestorów i innych zainteresowanych stron

Wyniki przewozowe, tj. masa, praca przewozowa, średnie odległości i inne parametry są raportowane w ramach sprawozdań okresowych.

W przypadku PKP CARGO SERVICE w celu oceny wyników i rezultatów pod względem bieżących i oczekiwanych korzyści dla klientów, inwestorów i innych zainteresowanych stron, spółka raz w roku przeprowadza badanie satysfakcji i zadowolenia klienta rozsyłając anonimowe ankiety do wypełnienia.



Główne cechy łańcucha wartości na wyższym i niższym szczeblu oraz pozycja jednostki w łańcuchu wartości





Wymóg dotyczący ujawniania informacji SBM-2 – Interesy i opinie zainteresowanych stron

Zaangażowanie interesariuszy

Grupa PKP CARGO prowadzi dialog i utrzymuje relacje z interesariuszami w sposób systematyczny oraz za pośrednictwem różnych kanałów komunikacji.

Główne kanały angażowania interesariuszy Spółki PKP CARGO to eventy handlowe (np. targi branżowe), konferencje inwestorskie i branżowe.

Kanałami angażowania dla poszczególnych spółek zależnych są również: strona internetowa spółki, badania satysfakcji i zadowolenia ze świadczonych usług oraz współpraca ze związkami zawodowymi, które reprezentują interesy pracowników. Bezpośredni kontakt z interesariuszami lub ich przedstawicielami odbywa się poprzez telefon, pocztę e-mail i bezpośrednie spotkania w siedzibach spółek.

W przypadku związków zawodowych dialog społeczny przyjmuje formę spotkań przedstawicieli zarządu i kierownictwa z przedstawicielami związków zawodowych.

Kluczowe zainteresowane strony jednostki

Kluczowymi interesariuszami PKP CARGO S.A. są:

- ◆ pracownicy,
- ◆ klienci i kontrahenci,
- ◆ dostawcy infrastruktury, energii trakcyjnej i paliwa dla lokomotyw, maszyn i urządzeń,
- ◆ banki,
- ◆ ubezpieczyciele,
- ◆ fundusze inwestycyjne i emerytalne,
- ◆ inwestorzy indywidualni,
- ◆ media,
- ◆ związki zawodowe,
- ◆ urzędy i instytucje rynku kapitałowego,
- ◆ instytucje branżowe.

Kategorie interesariuszy, których dotyczy zaangażowanie

interesariusze	Charakterystyka
Pracownicy	W Grupie PKP CARGO zatrudnionych jest około 20 tysięcy osób. Pracownicy Grupy to kapitał intelektualny (wiedza i doświadczenie), na których można budować sukces.
Klienci	Największymi odbiorcami usług świadczonych przez Grupę PKP CARGO są ciepłownie, elektrownie, elektrociepłownie, przedsiębiorstwa i samorządy lokalne.
Dostawcy/kontrahenci	Działając na rynku przewozowym, Grupa uzależniona jest od największego dostawcy usług dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Natomiast głównym dostawcą Grupy w zakresie paliwa trakcyjnego i energii trakcyjnej jest PGE Energetyka S.A.
Akcjonariusze	Kapitał zakładowy PKP CARGO S.A. dzieli się na 44 786 917 akcji. Głównymi akcjonariuszami są: PKP S.A., Nationale-Nederlanden OFE, PTE Allianz Polska
Analitycy	Analitycy domów maklerskich lub funduszy inwestycyjnych.
Instytucje finansowe/ Fundusze	Banki i ubezpieczyciele są instytucjami finansowymi współpracującymi z Grupą PKP CARGO w największym zakresie. Oprócz bieżącej obsługi finansowej i ubezpieczeniowej, zapewniają m.in. możliwość finansowania zamierzeń inwestycyjnych Grupy.
Organizacje społeczne/ Społeczności lokalne	Organizacje społeczne stanowią jeden z motorów rozwoju społeczeństwa obywatelskiego. Grupa PKP CARGO aktywnie wspiera inicjatywy w dziedzinie ochrony środowiska (w tym z zakresu ekologii transportu), nauki i edukacji, kultury i sztuki, bezpieczeństwa oraz wyrównywania różnic społecznych.
Rada Nadzorcza	Członkowie Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.
Firmy konkurencyjne	Podmioty gospodarcze, prowadzące taką samą lub podobną działalność gospodarczą do PKP CARGO lub jej spółek zależnych. Z racji działania m.in. poza polskim rynkiem, za firmy konkurencyjne uznaje się także podmioty zagraniczne o podobnym profilu działania.
Partnerzy biznesowi	Podmioty gospodarcze, jednostki i organizacje, z którymi PKP CARGO współpracuje przy realizacji wspólnych inicjatyw lub projektów biznesowych.
Organizacje branżowe	Organizacje zrzeszające spółki o profilu działalności „towarowy transport kolejowy” i zakresie działania zarówno krajowym, jak i międzynarodowym.
Samorządy	Organy administracyjne (terytorialne i lokalne), reprezentujące społeczności, powołane do kierowania i zarządzania sprawami publicznymi w interesie mieszkańców.
Potencjalni pracownicy	Kandydaci na pracowników, stażyści, praktykanci, osoby będące w trakcie rekrutacji do pracy, a także studenci uczelni i szkół o profilu zawodowym, który umożliwia podjęcie pracy w kolejnictwie.
Organizacje ekologiczne	Organizacje prowadzące działalność, której celem i misją są wspieranie i rozwój ekologii.
Podwykonawcy	Podmioty gospodarcze współpracujące z Grupą PKP CARGO i wykonujące na jej rzeż zleczone usługi lub dostarczające zamówione produkty.
Inwestorzy indywidualni	Inwestorzy indywidualni - osoby posiadające akcje spółki PKP CARGO S.A.
Inna grupa interesariuszy	Pozostałe podmioty gospodarcze, organizacje lub jednostki i osoby, będące zainteresowane działalnością i wynikami PKP CARGO S.A.

Inicjatywy strategiczne

W ramach Rewizji Strategii wyodrębniono najważniejsze inicjatywy strategiczne



Pracownicy

- szkolenia podnoszące kwalifikacje pracowników oraz w zakresie bezpieczeństwa (w tym BHP)
- liczne dofinansowania w ramach Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych, m.in. do zajęć sportowych i urlopu wypoczynkowego
- program adaptacyjny dla nowych pracowników
- Program Powypadkowego Wsparcia Psychologicznego
- przyjęcie Kodeksu Etyki
- organizacja inicjatyw sportowych, takich jak „Biegamy Pomagamy”
- wdrożenie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP)



Klienci

- komunikacja poprzez stronę internetową (w tym formularz zapytania ofertowego), infolinię oraz media społecznościowe
- udostępnienie platformy zakupowej
- badania satysfakcji i opinii
- cykliczne spotkania z klientami
- konferencje branżowe, targi



Kontrahenci

- targi transportowo-logistyczne (takie jak Innotrans w Berlinie)
- współpraca w zakresie rozliczeń, wykorzystania wspólnych systemów informatycznych oraz dostępu do infrastruktury kolejowej



Akcjonariusze / instytucje finansowe

- konferencje wynikowe oraz inwestorskie
- Walne Zgromadzenia Akcjonariuszy
- bezpośrednie spotkania z Zarządem
- udział w konferencjach poświęconych inwestorom indywidualnym



Społeczności lokalne

- dofinansowanie i czynny udział w inicjatywach organizacji społecznych

Cel zaangażowania interesariuszy

Celem angażowania interesariuszy jest poznanie ich opinii i uwzględnianie ich w bieżących oraz planowanych działaniach Grupy PKP CARGO.

W celu zbadania istotności tematyki zrównoważonego rozwoju w Grupie PKP CARGO na potrzeby przygotowania niniejszego raportu przeprowadzono:

- badanie ankietowe wśród interesariuszy zewnętrznych i wewnętrznych (opisane w ppkt. v),
- proces wewnętrzny due dilligence dla istniejących procedur, mający na celu ich ulepszenie; określenie poziomu ważności kwestii ESG w strategii i działaniu PKP CARGO.

Sposób uwzględniania wyników zaangażowania interesariuszy

W ramach prac nad raportem przeprowadzono wśród interesariuszy wewnętrznych oraz zewnętrznych badanie ankietowe w celu identyfikacji istotnych tematów oraz oceny kwestii związanych z procesem podwójnej istotności. Ankiety zostały realizowane były w okresie od 15-24.01.2024 roku i były dostępne w formie elektronicznej. Interesariusze odpowiadali zarówno na pytania zamknięte, jak i otwarte. W ankiecie respondenci byli proszeni o ocenę istotności uwzględnienia tematów z obszaru ESG w Raporcie Zrównoważonego Rozwoju Grupy PKP CARGO za 2023 rok.

Na podstawie m.in. ww. badania istotności sporządzony został niniejszy raport zrównoważonego rozwoju, uwzględniający główne tematy wskazane przez interesariuszy, oceniane najwyższej oraz inne problematyczne kwestie wymagające zaadresowania przez Grupę PKP CARGO.

Opis zmian w strategii i (lub) modelu biznesowym

W 2023 roku weszła w życie Strategia Zrównoważonego Rozwoju Grupy PKP CARGO.

Sposób, w jaki jednostka zmieniła lub zamierza zmienić swoją strategię lub model biznesowy w celu uwzględnienia interesów i opinii zainteresowanych stron

Grupa PKP CARGO kontynuuje działania określone w strategii biznesowej.

Wszelkie dalsze działania, które są planowane, i ich terminy

W ramach ciągłego doskonalenia modelu biznesowego funkcjonowania Grupy, prowadzone są dalsze prace porządkujące podział linii biznesowych w zakresie podwyższenia efektywności procesów, wykorzystania powstałych synergii i obniżenia kosztów funkcjonowania.

Opis sposobu, w jaki organy administracyjne, zarządzające i nadzorcze są informowane o poglądach i interesach zainteresowanych stron w odniesieniu do wpływu związanego ze zrównoważonym rozwojem

Organy zarządcze są informowane o wynikach badania istotności podczas weryfikacji i zatwierdzania raportu zrównoważonego rozwoju.

Dodatkowo Komitet ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju może zwrócić się o dodatkowe wyjaśnienia w odniesieniu do wpływu związanego ze zrównoważonym rozwojem.



Zarządzanie oddziaływaniem, ryzykiem i możliwościami

Istotne skutki wynikających z oceny istotności

Oddziaływania o najwyższej randze istotności, najsilniejszym wpływie, ryzyka i szanse podlegają szczególnej analizie i determinują tematy uwzględniane w raporcie.

Istotne oddziaływania, ryzyka i możliwości wynikające z przeprowadzonej oceny istotności

Oddziaływania

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano 25 najwyżej ocenionych oddziaływań dla Grupy PKP CARGO:

ESRS E1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Transport węgla – ma znaczący udział w modelu biznesowym PKP CARGO, ponieważ wartość transportu węgla stanowi ok. połowy wszystkich przewożonych towarów.

ESRS E1 Zmiany klimatu

Przenoszenie transportu towarów z transportu drogowego na transport kolejowy – pozytywny wpływ na klimat, wskutek redukcji emisji GHG w sektorze transportu lądowego

ESRS E1 Zmiany klimatu

Wymiana lokomotyw na niskoemisyjne – redukcja emisji gazów cieplarnianych i utrzymanie wzrostu średniej temperatury na świecie do 1,5°C

ESRS E1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Emisje GHG w trzech zakresach – prowadzenie działalności w sektorze o znacznym oddziaływaniu na klimat (transport kolejowy towarów – NACE 49.20), w tym zasilanie lokomotyw olejem napędowym i prądem produkowanym w elektrowniach węglowych

ESRS E1 Łagodzenie zmiany klimatu

Zakup energii elektrycznej z OZE

ESRS E1 Łagodzenie zmiany klimatu

Wykorzystanie niskoemisyjnych źródeł energii poprzez zakup energii ze źródeł odnawialnych

ESRS E2 Zanieczyszczenie powietrza

Wykorzystanie niskoemisyjnych źródeł energii poprzez zakup energii ze źródeł odnawialnych

Generowanie emisji:

- ◆ ze spalania paliw przez samochody i jednostki sprzętowe
- ◆ ze spalania paliw (oleju napędowego) w lokomotywach
- ◆ z magazynowania i przeladunku oleju napędowego
- ◆ ze spalania paliw w kotłowni na paliwa płynne lub gaz
- ◆ czynnika chłodniczego
- ◆ zużycia materiałów (farby, rozpuszczalniki, elektrody, druty spawalnicze itp.)

ESRS E2 Zanieczyszczenie powietrza

Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza dzięki przeniesieniu transportu towarów z transportu drogowego na transport kolejowy

ESRS G1 Ochrona sygnalistów

Kanały zgłoszeniowe dla Sygnalistów – w związku z obowiązywaniem w Spółce odpowiedniej Uchwały i Regulaminu, Sygnaliści mogą zgłaszać nieprawidłowości do Wydziału Compliance imiennie lub anonimowo za pośrednictwem podmiotu zewnętrznego.

ESRS G1 Zarządzanie stosunkami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze

Sposób udzielania zamówień (w tym uwzględnianie kryteriów społecznych i środowiskowych przy wyborze dostawców), opóźnienia w płatnościach, uwzględnianie ryzyka związanego ze zrównoważonym rozwojem.

ESRS G1 Korupcja i przekupstwo

Prowadzenie postępowań sprawdzających dot. korupcji i przekupstwa

ESRS G1 Korupcja i przekupstwo

Zapobieganie oraz wykrywanie korupcji i przekupstwa, w tym szkolenia

ESRS S1 Warunki pracy

Budowanie dialogu społecznego poprzez współpracę ze związkami zawodowymi.

Zakres reprezentacji w miejscu pracy, reprezentacji transgranicznej i na poziomie zarządu

ESRS S1 Warunki pracy

Tworzenie bezpiecznych warunków pracy w zakładach

ESRS S1 Warunki pracy

Zapewnianie odpowiednich warunków finansowych dla zatrudnionych – wynagrodzenia pracowników powiększane są o różnego rodzaju elementy zmienne, tj. dodatki

ESRS S1 Warunki pracy

Przestrzeganie przepisów ustawowych w kwestiach obligatoryjnego uzgadniania zarówno indywidualnych jak i zbiorowych praw pracowniczych.

Funkcjonowanie odrębnych wewnętrznie regulacji dotyczących relacji pracodawców z organizacjami związkowymi działającymi w Spółce.

ESRS S1 Warunki pracy

Wszyscy pracownicy objęci układem zbiorowym pracy w zakresie stosownym do zajmowanego stanowiska i zakresu obowiązków

Wszyscy pracownicy mogą zrzeczać się w ramach organizacji związkowych, pracodawca nie ogranicza tego prawa.

ESRS S1 Warunki pracy

Odpowiednia organizacja pracy, realizowanie działań polepszających równowagę pomiędzy życiem zawodowym a prywatnym (work-life-balance)

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Równouprawnienie płci i równość wynagrodzeń za pracę o takiej samej wartości

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Środki zapobiegania przemocy i nękanii w miejscu pracy

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Szkolenia i rozwój umiejętności.

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Tworzenie różnorodnego oraz inkluzywnego środowiska pracy

ESRS S1 Warunki pracy

Bezpieczeństwo zatrudnienia. Wpływ na poczucie bezpieczeństwa zatrudnienia pracowników – stałości zatrudnienia.

ESRS S2 Warunki pracy

100% pracowników posiadających umowę o pracę jest objętych Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy.

ESRS S4 Włączenie społeczne konsumentów lub użytkowników końcowych

Zapewnianie elektrowniom i innym odbiorcom paliwa do wytwarzania energii poprzez transport węgla.



Ryzyka

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano 6 najwyższej ocenionych ryzyk dla Grupy PKP CARGO:

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Istniejąca luka pokoleniowa – duży odsetek pracowników w wieku emerytalnym w najbliższej perspektywie.

ESRS S1 Łagodzenie zmiany klimatu

Ryzyko przejścia – rosnące koszty emisji CO₂ do atmosfery, z tytułu m.in. włączenia sektora kolejowego do ETS

ESRS S1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Wzrost cen paliw – wzrost kosztów transportu

ESRS S1 Warunki pracy

Niskie rynkowo stawki wpływają na ryzyko utraty pracowników

ESRS S1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Ryzyko strat wynikających z ograniczeń podwykonawców w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w łańcuchu dostaw – z tytułu przystosowywania się do rzeczywistych i oczekiwanych zmian klimatu i ich skutków.

ESRS S1 Warunki pracy

Strajki i przestoje spowodowane sporem zbiorowym dot. podwyżek.

Możliwości

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano 2 najwyższej ocenione możliwości dla Grupy PKP CARGO:

ESRS S1 Łagodzenie zmiany klimatu

Przejście na zasilanie lokomotyw energią ze źródeł odnawialnych – stanie się zieloną alternatywą dla emisyjnych środków transportu, przyciągnięcie klientów i partnerów biznesowych

ESRS S1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Wzrost cen paliw wykorzystywanych w transporcie drogowym

Bieżące i przewidywane skutki istotnych oddziaływań, ryzyk i szans dla modelu biznesowego, łańcucha wartości, strategii i procesu decyzyjnego oraz sposób, w jaki przedsiębiorstwo zareagowało lub planuje zareagować na te skutki

Ryzyka o najwyższym parametrze siły wpływu oraz zasięgu zostały zidentyfikowane podczas przeprowadzonego procesu należytej staranności i zostały ujawnione w niniejszym raporcie. W ramach ich analizy poddano pod weryfikację istniejące procedury i polityki (przeprowadzono tzw. wewnętrzny due dilligence).

W ramach udoskonalania procesu w kolejnych działaniach planowanych przez Grupę PKP CARGO procedury te będą ulepszone i stopniowo adaptowane, aby lepiej odnosić się do zidentyfikowanych ryzyk.

Wpływ finansowy ryzyk nie został oszacowany na potrzeby raportu. Grupa planuje rozpocząć proces oceny wpływu wyrażony w wartości finansowej w kolejnych latach.

Ujawnienie, w jaki sposób istotne negatywne i pozytywne skutki wpływają (lub mogą wpływać) na ludzi lub środowisko

Ujawnienie czy i w jaki sposób oddziaływania wynikają ze strategii i modelu biznesowego jednostki lub są z nimi powiązane

Zidentyfikowane oddziaływania dotyczą interakcji biznesowych z podmiotami, dla których PKP CARGO świadczy usługi (np. przewoźnik – operator). Stanowią one głównie oddziaływania o charakterze finansowym, mające rezultat w postaci wyników finansowych.

Analogiczna sytuacja dotyczy kluczowych dostawców, w tym dostawców usług dostępowych, infrastruktury kolejowej, energii trakcyjnej oraz paliwa, gdzie oddziaływanie przekłada się na możliwości i skalę świadczenia usług przewozowych oraz wyniki finansowe (koszty).

Ujawnienie racjonalnie oczekiwanych horyzontów czasowych wpływu

Grupa PKP CARGO przyjęła rozumienie horyzontów czasowych spójne z wytycznymi Dyrektywy CSRD, zgodnie z którymi: krótki czas <1 rok, średni horyzont czasu (1-5 lat), długi horyzont czasu >5 lat. Strategia ESG Grupy PKP CARGO została opracowana na okres 5 lat (2024-2028).

Charakter działalności lub relacji biznesowych, poprzez które jednostka jest zaangażowana w działalność o istotnym wpływie

Działania realizowane przez Grupę PKP CARGO ukierunkowane są na zbudowanie szerokiego zakresu usług logistycznych, obejmującego usługi związane z przewozem, obsługą terminalową, dystrybucją i magazynowaniem oraz usługami wspomagającymi. Działalność o istotnym wpływie jest ukierunkowana na silne wzmocnienie wewnętrzne PKP CARGO w celu wzrostu udziałów na rynku krajowym oraz budowie efektywnej logistyki kolejowej.

Bieżące skutki finansowe istotnych ryzyk i możliwości jednostki dla jej sytuacji finansowej, wyników finansowych i przepływów pieniężnych oraz informacje o istotnych ryzykach i możliwościach

Na dzień sporządzenia raportu Grupa PKP CARGO nie identyfikuje występowania takich ryzyk.

W krótkiej perspektywie czasowej Grupa PKP CARGO nie identyfikuje istotnych ryzyk wpływających na sytuację finansową. Szczegółowe opisy ryzyk finansowych zawiera Sprawozdanie z działalności Zarządu za 2023 rok.

Informacje na temat odporności strategii i modelu biznesowego jednostki w zakresie jej zdolności do przeciwdziałania istotnym oddziaływaniom i ryzyku oraz do wykorzystania istotnych możliwości.

Istotnym elementem w zarządzaniu ryzykiem są tworzone w Grupie PKP CARGO plany ciągłości działania, stanowiące udokumentowany zbiór procesów (procedur awaryjnych i informacji). Opracowane, wdrażane i utrzymywane są one w gotowości i do wykorzystania w przypadku zakłócenia działalności biznesowej, aby umożliwić prowadzenie działalności na zidentyfikowanym poziomie.

Identyfikowane ryzyka i szanse dotyczące działalności

Ryzyko zmian regulacji prawnych

Często zmieniające się regulacje prawne dotyczące importu i tranzytu zboża pochodzącego z Ukrainy wprowadzane bez odpowiedniego „vacatio legis”, powodowały chaos informacyjny i trudności w implementacji ww. regulacji przez eksporterów / importerów / przewoźników.

Transport drogowy jako konkurencja dla Grupy

W przypadku przewozów w relacji UA-PL transport drogowy stanowi konkurencję dla transportu kolejowego, ponieważ 60% zboża / ziarna odwożone jest po przeładunku transportem samochodowym.

Brak zrównania stawek za dostęp do infrastruktury w transporcie kolejowym do stawek w transporcie drogowym.

Wysokość stawki sieciowej za minimalny dostęp dla pociągów towarowych według cennika PKP PLK S.A. dla lat 2023/2024 wynosi 12,77 zł/km. Natomiast w przypadku stawki za opłaty elektroniczne (e-TOLL) za przejazd 1 km drogi krajowej dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 t zgodnie z klasą pojazdów w EURO wynoszą odpowiednio: EURO 2 – 0,73 zł, EURO 3 – 0,63 zł, EURO 4 – 0,51 zł, EURO 5 – 0,38 zł. W tym kontekście zasadne jest zrównanie kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej do poziomu kosztów dostępu do infrastruktury drogowej. Bez podjęcia znaczących kroków istnieje zagrożenie dalszego umacniania się transportu drogowego nad transportem samochodowym.

Zagrożenia przejścia przez transport samochodowy wybranych grup towarowych

Możliwości przewozu dużej masy ładunkowej za pomocą transportu samochodowego były dotychczas ograniczane, w wyniku czego towary masowe przewożone były transportem kolejowym. Przy dzisiejszych uwarunkowaniach rynkowych za pomocą transportu samochodowego możliwe jest przetransportowanie prawie każdego rodzaju towaru. Dotychczas towary masowe były fundamentem przewozów kolejowych (węgiel, ruda, koks, kruszywa), ich ekonomiczne zalety dawały możliwość konkurencji z transportem samochodowym. Najbardziej zagrożone w tej sytuacji są przewozy grup towarowych, których udział w łącznych przewozach transportu samochodowego i kolejowego jest porównywalny – należą do nich: rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa w tym kamienie, piasek, żwir i gliny, metale i wyroby metalowe gotowe czy wyroby chemiczne. Przewozy tych towarów stanowią około 33% udziałów w kolejowych przewozach ogółem.

Niedostateczna zdolność przepustowa sieci kolejowej oraz niewystarczające informacje o możliwości wykonania czynności operacyjnych w punktach przeładunkowych.

Rozwój kolejowych przewozów towarowych, w tym intermodalnych, wiąże się z koniecznością zapewnienia przez zarządcę infrastruktury liniowej odpowiednich parametrów dostępności sieci kolejowej. W Polsce nie została

przeprowadzona kodyfikacja linii kolejowych wzorem krajów sąsiednich oraz nie występują znaczące ułatwienia zamawiania tras oraz realizacji przewozów. Ponadto brak informacji o możliwości wykonania czynności operacyjnych w punktach przeładunkowych ma negatywny wpływ na czas pracy druzyn trakcyjnych oraz obiegu taboru.

Szanse

Aktualizacja „Porozumienia między Przedsiębiorstwem Państwowym Polskie Koleje Państwowe a Państwową Administracją Transportu Kolejowego Ukrainy o kolejowej komunikacji przez granicę państwową” zawartego 11 marca 1994 roku.

Wojna w Ukrainie spowodowała zintensyfikowanie prac nad projektem „Porozumienia pomiędzy Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. i „Ukrzaliznycia” S.A. o współpracy przy organizacji międzynarodowych przewozów kolejowych” mającym zastąpić „Porozumienie między Przedsiębiorstwem Państwowym Polskie Koleje Państwowe a Państwową Administracją Transportu Kolejowego Ukrainy o kolejowej komunikacji przez granicę państwową” z 11 marca 1994 roku.

Pozostałe ryzyka i szanse zostały opisane w Sprawozdaniu z działalności Zarządu (rozdział dot. ryzyk i szans).

Ryzyka i szanse w odniesieniu do zrównoważonego rozwoju zostały wypracowane w ramach procesu analizy istotności.

Ryzyka/oddziaływania/możliwości związane z ESRS zostały wymienione w ujawnieniu SBM-3.

Wymóg dotyczący ujawniania informacji IRO-1 – Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych oddziaływań, istotnego ryzyka i istotnych możliwości

Opis metodologii i założeń stosowanych w procesie identyfikacji oddziaływań, ryzyk i szans

Proces identyfikacji i oceny istotnego wpływu, ryzyka i szans został przeprowadzony w ramach analizy podwójnej istotności, badania opinii interesariuszy wewnętrznych oraz zewnętrznych oraz praca zespołowa podczas warsztatów.

Opis sposobu, w jaki proces koncentruje się na konkretnych działaniach, relacjach biznesowych, obszarach geograficznych lub innych czynnikach, które powodują zwiększone ryzyko negatywnego wpływu

„Priorytet węglowy”, czyli zlecenie spółce zwiększonych przewozów i zwiększonej aktywności w realizacji przewozów węgla celem zapobiegnięcia kryzysowi energetycznemu spowodował opóźnienia w realizacji innych przewozów, np. intermodalnych.

Konflikt zbrojny w Ukrainie wpłynął bezpośrednio na światowy łańcuch dostaw. PKP CARGO, jako narodowy przewoźnik towarowy, skoncentrowało się na adaptacji do dynamicznych wyzwań rynkowych. Sytuacja w Ukrainie stała się elementem strategii, gdzie Grupa aktywnie uczestniczy w obsłudze ładunków pomiędzy Polską a Ukrainą. Grupa zaangażowała się w obsługę transportu produktów, dla których szlaki transportowe zostały zaburzone w efekcie rozpoczętego konfliktu przez Rosję. Unijne sankcje wobec Rosji i Białorusi spowodowały zmniejszenie przewozów po Nowym Jedwabnym Szlaku i skłoniły PKP CARGO do zwiększenia aktywności w obszarze Trójmorza. Inwestycje w nowoczesny tabor oraz rozbudowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli Karsznicach stały się krokiem do wykorzystania większego potencjału przewozowego ładunków intermodalnych, zwłaszcza w kontekście zmniejszenia przewozów po Nowym Jedwabnym Szlaku. Dodatkowo PKP CARGO dostosowało się do zmiany kierunku przewozów węgla, którego import z Rosji po wprowadzeniu sankcji został zastąpiony importem z innych kontynentów do portów polskich i zagranicznych. Wpłynęło to na aktywizację przewozów węgla z portów do odbiorców w kraju.

Ze względu na szeroki zakres działalności spółek Grupy PKP CARGO oraz możliwości dostosowania się do wyzwań rynkowych zdarzenia wynikające z rozpoczętego konfliktu zbrojnego w Ukrainie nie wpływają znacząco na poziom ryzyka związanego z wynikiem działalności. Grupa PKP CARGO stale monitoruje i podejmuje działania korygujące w zakresie oferowanych usług. Ze względu na niepewność związaną z zakończeniem wojny w Ukrainie możliwości planowania działalności na wschodnim kierunku są ograniczone. Wymiana handlowa pomiędzy Polską a Ukrainą będzie organizowana przez pryzmat trwającego konfliktu. Powstanie szlaków komunikacyjnych na osi północ-południe, łączących wschód z Europą Zachodnią przez kraje Trójmorza może wpłynąć na zmniejszenie dystansu gospodarczego między tymi regionami.

Opis sposobu, w jaki proces obejmuje konsultacje z zainteresowanymi stronami, aby zrozumieć, w jaki sposób może to na nie wpłynąć oraz z ekspertami zewnętrznymi

Przeprowadzony proces należytej staranności obejmował konsultacje z zewnętrznymi interesariuszami i obejmował 2 kluczowe etapy:

1. Przeprowadzenie analizy istotności oddziaływań, ryzyk i możliwości zrealizowanej w formie ankiet do interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych (1.2023 r.).
2. Warsztat dotyczący analizy należytej istotności praw człowieka w siedzibie PKP CARGO oraz online.

Opis sposobu, w jaki proces ustala priorytety negatywnych wpływów w oparciu o ich względną dotkliwość i prawdopodobieństwo oraz pozytywnych wpływów w oparciu o ich względną skalę, zakres i prawdopodobieństwo, a także określa, które kwestie zrównoważonego rozwoju są istotne dla celów sprawozdawczości

Na podstawie odpowiedzi z ankiet, ustalonego progno istotności (> lub =4) oraz dyskusji podczas warsztatowej analizy potencjalnych priorytetów została wypracowana lista tematów o podwójnej istotności z zakresu praw człowieka.

Proces ustalania priorytetów negatywnych wpływów dla celów sprawozdawczości obejmował:

- ◆ Badanie ankietowe, które zostało przeprowadzone w podziale na 2 grupy, tj. interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych. Obejmowało pytania zamknięte i otwarte. Respondenci oceniali w skali od 1 (najmniej istotny) do 5 (najbardziej istotny) na ile istotne jest uwzględnienie danych tematów z obszarów ESG w raporcie. Ankieta była w pełni anonimowa, a informacje były analizowane zbiorczo. Próg istotności tematów został przyjęty na poziomie 4 i powyżej.
- ◆ Uproszczoną ocenę istotności, w której zidentyfikowano oddziaływania jednostki na otoczenie oraz ryzyka i możliwości związane ze zrównoważonym rozwojem.

Zidentyfikowane oddziaływania, ryzyka i możliwości oceniane były według kryteriów wskazanych przez ESRS, uwzględniając parametry tj.

- ◆ skala,
- ◆ zakres,
- ◆ nieodwracalny charakter,
- ◆ prawdopodobieństwo.

Do oceny przyjęto skalę 1-5. Następnie, na bazie przyjętego progno istotności (4 i powyżej), wytypowano istotne oddziaływania, ryzyka i możliwości.

Ponadto przeprowadzono analizę należytej staranności w obszarze praw człowieka, będącej elementem oceny istotności.

Oceniono dotkliwość negatywnego oddziaływania według parametrów, tj.

- ◆ skalę,
- ◆ zakres,
- ◆ nieodwracalny charakter,
- ◆ prawdopodobieństwo.

Do oceny przyjęto skalę 1-5. Następnie wybrano katalog praw człowieka, które zostały wyselekcjonowane w związku z przeprowadzoną analizą łańcucha wartości.

Opis sposobu, w jaki oceniono prawdopodobieństwo, wielkość i charakter skutków zidentyfikowanych zagrożeń i możliwości.

Podczas oceny ryzyk uwzględniane są:

- ◆ czynnik ryzyka,
- ◆ ewaluacja ryzyka,
- ◆ identyfikacja ryzyka.

Sposób oceny wynika z bieżącej analizy i monitoringu rynków finansowych i zmienności parametrów makroekonomicznych (kurs walutowy, stopy procentowe). Nie wypracowano jeszcze procesu oceny oddziaływań, ryzyk i możliwości, w kontekście ryzyka finansowego.

Opis sposobu, w jaki ryzyka związane ze zrównoważonym rozwojem w stosunku do innych rodzajów ryzyk zostały uszeregowane pod względem ważności.

Wagi ryzyk zostały wypracowane wspólnie przez pracowników całej Grupy kapitałowej podczas spotkań oraz warsztatów.

Opis procesu decyzyjnego i powiązanych procedur kontroli wewnętrznej

W ramach realizacji przydzielonych zadań oraz w oparciu o wewnętrzne akty prawne (m.in. Instrukcję wykonywania kontroli instytucjonalnej oraz współpracy z organami kontroli zewnętrznej w PKP CARGO S.A.) Wydział Kontroli Wewnętrznej PKP CARGO dostarcza Zarządowi informację nt. oceny stanu kontrolowanych działalności, w tym dotyczącą eliminacji zagrożeń i zachodzących zjawisk niekorzystnych dla Spółki. W oparciu o ww. analizę ryzyka corocznie sporządzany jest Plan Kontroli, który zatwierdzany jest przez Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.

Zakres i sposób, w jaki proces identyfikacji ryzyka jest zintegrowany z ogólnym procesem zarządzania ryzykiem określa Polityka zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.

Sposób, w jaki proces identyfikacji, oceny i zarządzania szansami jest zintegrowany z ogólnym procesem zarządzania określa Polityka zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.

Parametry wykorzystywane w procesach identyfikacji zależne są od właścicieli ryzyk.

Grupa PKP CARGO jest w trakcie wypracowywania procesu identyfikacji, oceny i zarządzania wpływami, ryzykami i szansami.

Wymóg dotyczący ujawniania informacji IRO-2 – Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju

Informacja na temat umiejscowienia poszczególnych punktów danych znajduje się w indeksie treści ESRS wraz z właściwymi numerami stron.

Sposób, w jaki określono istotne informacje, które należy ujawnić w odniesieniu do istotnych wpływów, ryzyk i szans

W celu określenia istotnych informacji, które należy ujawnić w odniesieniu do istotnych wpływów, ryzyk i szans na potrzeby przygotowania niniejszego raportu przeprowadzono:

- ◆ Badanie ankietowe wśród interesariuszy zewnętrznych i wewnętrznych. Zostało ono przeprowadzone w celu identyfikacji istotnych tematów oraz oceny kwestii związanych z procesem podwójnej istotności. Ankiety zostały realizowane w okresie od 15-24.01.2024 roku i były dostępne w formie elektronicznej. Interesariusze odpowiadali zarówno na pytania zamknięte, jak i otwarte. W ankiecie respondenci byli proszeni o ocenę istotności uwzględnienia tematów z obszaru ESG w Raporcie Zrównoważonego Rozwoju Grupy PKP CARGO za 2023 rok.
- ◆ Ocenę istotności, w której zidentyfikowano oddziaływania jednostki na otoczenie oraz ryzyka i możliwości związane ze zrównoważonym rozwojem.

Po zidentyfikowaniu wynikających ze zmapowanego wcześniej łańcucha wartości oddziaływań, ryzyk i możliwości, podczas warsztatu oceniono je według kryteriów wskazanych przez ESRS, uwzględniając parametry tj.

- ◆ skala,
- ◆ zakres,
- ◆ nieodwracalny charakter,
- ◆ prawdopodobieństwo.

Następnie, na bazie przyjętego progu, wytypowano istotne oddziaływania, ryzyka i możliwości.

Ponadto przeprowadzono analizę należytej staranności w obszarze praw człowieka, będącej elementem oceny istotności. W ramach tego procesu zidentyfikowano łańcuch wartości oraz rzeczywiste i potencjalne negatywne wpływy oddziaływań na prawa człowieka. Oceniono dotkliwość negatywnego oddziaływania według parametrów tj.

- ◆ skala,
- ◆ zakres,
- ◆ nieodwracalny charakter,
- ◆ prawdopodobieństwo.

W ramach procesu przeprowadzono także warsztat (1.02.2024 r.), na którym omówiono zidentyfikowane rzeczywiste i potencjalne negatywne oddziaływania na prawa człowieka w kontekście należytej staranności. W wyniku analizy oceniono wpływ negatywnych oddziaływań na poszanowanie praw człowieka w łańcuchu wartości oraz wybrano katalog praw człowieka, które zostały wyselekcjonowane w związku z przeprowadzoną analizą łańcucha wartości.



E Środowisko

6

najwyżej ocenionych oddziaływań z obszaru ujawnienia ESRS E1 dla Grupy PKP CARGO.

3

najwyżej ocenione ryzyka dla Grupy PKP CARGO z obszaru ESRS E1

2

najwyżej ocenione możliwości dla Grupy PKP CARGO

Spółka dominująca PKP CARGO SA oblicza ślad węglowy w zakresie 1 i 2



Ślad węglowy PKP CARGO S.A. w 2023r.- Zakres 1+2

Market based:

445,8 tys tCO₂e (-14,3% rdr)

Location based:

407,5 tys tCO₂e (-14,1% rdr)

Wskaźniki taksonomii w Grupie PKP CARGO

Zrównoważone przychody: **35,7 %**

Zrównoważony CAPEX: **26,9 %**

Zrównoważony OPEX: **30,5 %**

Całkowite zużycie energii: **3,5 mln GJ**

- ze źródeł odnawialnych: **12,3 %**

Grupa planuje:

- kalkulację śladu węglowego w zakresie 1., 2. i 3. w Grupie PKP CARGO do końca 2024 r.
- opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r.

Rating CDP

- Climate Change C
- Water Security C-



2.

Informacje o środkowisku

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

Prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe to strategiczny cel i jeden ze standardów odpowiedzialnego działania w obszarze ochrony środowiska w Grupie PKP CARGO.

Poszczególne spółki w Grupie realizują go poprzez inwestycje w zakup nowego taboru, modernizację taboru użytkowanego oraz działania w obszarach zaplecza utrzymaniowego, naprawczego i wyposażenia do diagnostyki taboru. W ten sposób Grupa dba zarówno o uzyskanie wysokich standardów utrzymania taboru, jak również o ochronę środowiska naturalnego przed ewentualnymi skutkami nieprzewidzianych awarii i wypadków taboru.

Kluczowe komponenty zrównoważonego rozwoju zostały zawarte w strategii biznesowej Grupy PKP CARGO, która jest zintegrowana z przyjętą strategią ESG na lata 2024-2028.

W ramach przyjętych 8 celów operacyjnych strategii ESG Grupa PKP CARGO planuje realizować działania w obszarze środowisko-klimatycznym związane m.in. z:

- włączeniem kryteriów wspierających kalkulację i ograniczanie śladu węglowego do procesu modernizacji i zakupu taboru, uwzględniając potrzebę dekarbonizacji w kluczowych gałęziach działalności Grupy,
- wdrożeniem zasad gospodarki o obiegu zamkniętym i ograniczeniem zużycia zasobów,
- dążeniem do zmiany modelu wykorzystania energii w kierunku zwiększenia udziału OZE.

Ponadto Grupa PKP CARGO angażuje się w realizację ogłoszonej w 2020 roku „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności - europejski transport na drodze ku przyszłości”. Wpisują się w nią takie działania realizowane przez Grupę, jak zakup nowoczesnych lokomotyw elektrycznych i wagonów oraz modernizacja posiadanego taboru.



ESRS E1 Zmiana klimatu

Kolej to najbardziej zielona gałąź transportu towarów, mająca pozytywny wpływ na łagodzenie konsekwencji zmiany klimatu. Transport kolejowy ogranicza bowiem ślad węglowy sektora transportu, a także zmniejsza emisję pyłów i innych zanieczyszczeń. W związku z tym, rozwój transportu kolejowego wpisuje się w realizację globalnych celów klimatycznych i środowiskowych, w tym w realizację globalnych Celów Zrównoważonego Rozwoju przyjętych przez ONZ w Agendzie 2030.

ESRS E1-1

Plan transformacji na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu

Plan transformacji

Grupa PKP CARGO nie posiada zatwierdzonego planu transformacji w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Niemniej w ramach celu nr 1 strategii ESG Grupa planuje:

- kalkulację śladu węglowego w zakresie 1, 2 i 3 w Grupie PKP CARGO do końca 2024 r.,
- opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r.

Zgodność celów z ograniczeniem globalnego ocieplenia do półtora stopnia Celsjusza zgodnie z porozumieniem paryskim

Grupa PKP CARGO nie przyjęła jeszcze konkretnych celów redukcji emisji gazów cieplarnianych. Planowane są one do określenia w ramach opracowania planu dekarbonizacji do końca 2028 r. (zgodnie z przyjętą strategią ESG).

Dźwignia dekarbonizacji i kluczowe działania

Grupa PKP CARGO nie ma jeszcze przyjętych dźwigni dekarbonizacji i związanych z tym kluczowych działań. Będą one określane w ramach opracowania planu dekarbonizacji do końca 2028 r. (zgodnie z przyjętą strategią ESG).

Zgodność z klasyfikacją UE działalności zrównoważonej środowiskowo (Taksonomią)

18 czerwca 2020 r. uchwalono Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zaś 21 kwietnia 2021 r. – opartą na nim klasyfikację działalności zrównoważonych środowiskowo, zwaną Taksonomią. Definiuje ona, jakie działalności gospodarcze, w przypadku spełnienia dodatkowych kryteriów, w tym technicznych i społecznych, można uznać za zrównoważone środowiskowo.

W oparciu o przepisy w/w Rozporządzenia Grupa PKP CARGO zidentyfikowała prowadzone przez siebie działalności gospodarcze, które kwalifikują się do systematyki oraz oceniła ich zgodność z systematyką.

W związku z powyższym przeprowadzono analizę w zakresie procentowego udziału:

- obrotu pochodzącego z produktów i usług związanych z tymi działalnościami w całkowitym obrocie Grupy PKP CARGO,
- nakładów inwestycyjnych (CAPEX) Grupy PKP CARGO odpowiadających aktywom lub procesom prowadzonych przez Grupę działalności,
- wydatków operacyjnych (OPEX) Grupy PKP CARGO stanowiących wszystkie koszty służące do bieżącej obsługi aktywów Grupy.

W efekcie ustalono, że w 2023 r. kwalifikujących się do systematyki i zgodnych z systematyką było:

- 35,7% całkowitego obrotu Grupy PKP CARGO, czyli 1 959,6 mln PLN,
- 26,9% nakładów inwestycyjnych (CAPEX) Grupy PKP CARGO, czyli 464,0 mln PLN,
- 30,5% wydatków operacyjnych (OPEX) z tytułu produktów lub usług, czyli 231,5 mln PLN.

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

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

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

Do działalności Grupy PKP CARGO wnoszących istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu i zgodnych z systematyką (sekcja A1) w zakresie obrotu zaliczono:

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

3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. W szczególności przychody z naprawy i konserwacji lokomotyw i wagonów towarowych o zerowej emisji bezpośredniej, CO₂ w spalinach, gdy są eksploatowane na torach z niezbędną infrastrukturą oraz lokomotyw wykorzystujących konwencjonalne silniki,

gdy taka infrastruktura nie jest dostępna (lokomotywy elektryczno-spalinowe),

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. W szczególności przychody z 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.

Do działalności Grupy PKP CARGO kwalifikującej się do taksonomii, ale niezrównoważonej środowiskowo (niezgodnej z systematyką - sekcja A2) w zakresie obrotu, zaliczono:

6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano przychody przewozowe towarów realizowane przez lokomotywy wykorzystujące konwencjonalne silniki spalinowe oraz przychody uzyskane z przewozu paliw kopalnych,

6.6. usługi transportu drogowego towarów – tj. zakup, finansowanie, leasing, wynajem i eksploatacja pojazdów na potrzeby usług transportu drogowego towarów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo,

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

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 przychody z 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.

Pozostała część obrotu stanowi działalność niekwalifikującą się do systematyki (sekcja B).

Dla wyliczenia wskaźnika obrotu bazę stanowiły skonsolidowane przychody z tytułu umów z klientami ujęte w „Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2023 rok”.

Udział procentowy obrotu z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2023 został zaprezentowany w Tabeli Nr 1.

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

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

Do działalności Grupy PKP CARGO wnoszących istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu i zgodnych z systematyką w zakresie nakładów CAPEX (sekcja A1) zaliczono:

6.2. transport kolejowy towarów - tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych,

3.3. wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu – tj. naprawa, konserwacja, modernizacja, zmiana przeznaczenia i doposażenie niskoemisyjnych pojazdów transportowych, taboru. Zakwalifikowano nakłady w zakresie lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych,

3.6. wytwarzanie innych technologii niskoemisyjnych – tj. wytwarzanie technologii ukierunkowanych na znaczne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w innych sektorach gospodarki,

5.4. Modernizacja systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków – tj. modernizacja scentralizowanych systemów kanalizacyjnych, w tym odprowadzanie (sieć kanalizacyjna) i oczyszczanie,

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 nakłady w zakresie zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz nakłady dotyczące infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych,

7.3. montaż, konserwacja i naprawa sprzętu zwiększającego efektywność energetyczną – tj. indywidualne środki renowacyjne obejmujące montaż, konserwację lub naprawę sprzętu zwiększającego efektywność energetyczną.

Do działalności Grupy PKP CARGO kwalifikującej się do taksonomii, ale niezrównoważonej środowiskowo (niezgodnej z systematyką - sekcja A2) w zakresie CAPEX, zaliczono:

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

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 nakłady w zakresie niezelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz nakłady dotyczące infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne.

Pozostała część CAPEX stanowi działalność niekwalifikującą się do systematyki (sekcja B).

Udział procentowy nakładów inwestycyjnych z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2023 został zaprezentowany w Tabeli Nr 2.

Dla wyliczenia wskaźnika wydatków CAPEX ujętego w Tabeli Nr 2 przyjęto skonsolidowane nakłady inwestycyjne ujęte w punkcie 3.6. Inwestycje Spółki i Grupy PKP CARGO „Sprawozdania Zarządu z działalności PKP CARGO oraz Grupy kapitałowej PKP CARGO za 2023 r.”.

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

- ♦ mianownik stanowiły wszystkie 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 związane z naprawami oraz remontami urządzeń, koszty sprzątnięcia powierzchni, koszty mediów, ochrony budynków, koszty legalizacji urządzeń,
- ♦ do licznika przypisano tę część OPEX, która dotyczy rodzajów działalności kwalifikujących się do systematyki.

Do działalności Grupy PKP CARGO wnoszących istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu i zgodnych z systematyką (sekcja A1) w zakresie nakładów OPEX zaliczono:

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

6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano wynajem krótkookresowy lokomotyw elektrycznych oraz wagonów towarowych, które nie są przeznaczone do transportu paliw kopalnych,

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. W szczególności koszty utrzymania i eksploatacji zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz koszty utrzymania infrastruktury i instalacji przeznaczonych do przeładunku towarów w połączeniach intermodalnych tj. infrastruktury terminali i konstrukcji nośnych do załadunku, wyładunku i przeładunku towarów.

Do działalności Grupy PKP CARGO kwalifikującej się do taksonomii, ale niezrównoważonej środowiskowo (niezgodnej z systematyką - sekcja A2) w zakresie OPEX, zaliczono:

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

6.2. transport kolejowy towarów – tj. wynajem i obsługa środków transportu towarowego na głównych liniach kolejowych oraz na krótkich towarowych liniach kolejowych. Zakwalifikowano wynajem krótkookresowy lokomotyw spalinowych oraz wagonów towarowych, które są przeznaczone głównie do transportu paliw kopalnych,

6.6. usługi transportu drogowego towarów – tj. zakup, finansowanie, leasing, wynajem i eksploatacja pojazdów na potrzeby usług transportu drogowego towarów. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo,

6.14. infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego – tj. budowa, modernizacja, eksploatacja i konserwacja dróg szynowych i kolei podziemnej, a także mostów, tuneli, stacji, terminali i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej oraz systemów bezpieczeństwa i zarządzania ruchem, w tym świadczenie usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, usług nadzoru budowlanego oraz usług w zakresie pomiarów i tworzenia map itp., a także przeprowadzanie fizycznych, chemicznych i innych badań analitycznych na wszystkich rodzajach materiałów i produktów. Zakwalifikowano koszty utrzymania i eksploatacji niezelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz koszty utrzymania infrastruktury i instalacji (terminali i konstrukcji nośnych) przeznaczonych do przeładunku towarów w innych połączeniach niż intermodalne,

7.2. Renowacja istniejących budynków – tj. budownictwo ogólne oraz inżynieria lądowa i wodna lub przygotowania do nich. Zakwalifikowano całość działalności jako niezrównoważoną środowiskowo.

Pozostała część OPEX stanowi działalność niekwalifikującą się do systematyki (sekcja B).

W przypadku wskaźnika OPEX ze względu na jego specyficzną definicję ujętą w Taksonomii nie było możliwe jednoznaczne wskazanie tych kosztów w „Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2023 rok”.

W związku z powyższym mianownik OPEX na potrzeby Taksonomii nie jest tożsamy ze wszystkimi kosztami operacyjnymi poniesionymi przez Grupę PKP CARGO wskazanymi w ww. Sprawozdaniu Grupy.

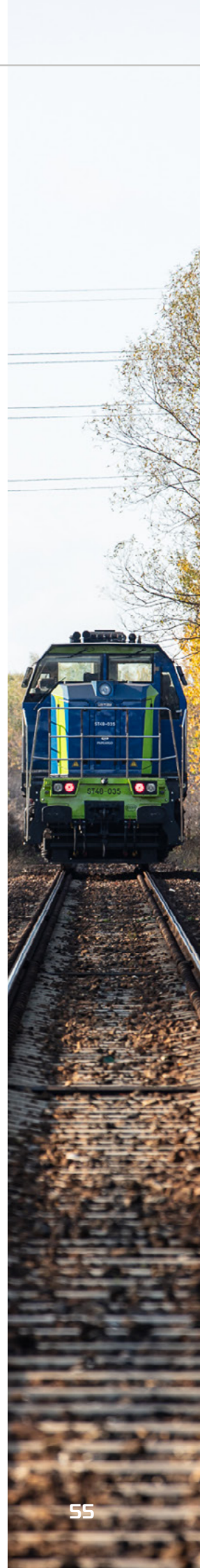
Udział procentowy wydatków operacyjnych z tytułu produktów lub usług związanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2023 został zaprezentowany w Tabeli Nr 3.

W Załączniku do niniejszego Sprawozdania przedstawione zostało ujawnienie zgodnie z Rozporządzeniem Delegowanym Komisji (UE) 2022/1214, uzupełniającym Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2021/2178 o Załącznik XII, dotyczące standardowych wzorów do celów ujawniania informacji, o których mowa w art. 8 ust. 6 i 7. – tj. dla działalności związanej z energią jądrową i gazem ziemnym.



Tabela Nr 2 Udział procentowy nakładów inwestycyjnych z tytułu produktów lub usług powiązanych z działalnością gospodarczą zgodną z systematyką – ujawnienie dotyczy roku 2023

Działalność gospodarcza (1)	Rok 2023		Kryteria dotyczące istotnego wkładu							Kryteria dotyczące zasady DNSH ("nie czyni poważnych szkód")										
	Kod lub kody (2)	Nakłady inwestycyjne (3)	Odsetek nakładów inwestycyjnych, rok 2023 (4)	Łagodzenie zmian klimatu (5)	Adaptacja do zmian klimatu (6)	Zasoby wodne i morskie (7)	Zanieczyszczenie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (10)	Łagodzenie zmian klimatu (11)	Adaptacja do zmian klimatu (12)	Zasoby wodne i morskie (13)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (14)	Zanieczyszczenie (15)	Różnorodność biologiczna i ekosystemy (16)	Minimalne gwarancje (17)	Udział działalności zgodnej z systematyką (A.1.) lub kwalifikującej się do systematyki (A.2.)	Nakłady inwestycyjne, rok 2022 (18)	Kategoria Działalność wspomagająca (19)	Kategoria Działalność na rzecz przejścia (20)
A. DZIAŁALNOŚĆ KWALIFIKUJĄCA																				
A.1. Rodzaje działalności zrównow.																				
Transport kolejowy towarów	CCM 6.2	191,4	11,1%	T	T	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	T	T	T	T	T	T	T	14,4%			
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	173,7	10,1%	T	T	N/EL	N/EL	T	N/EL	T	T	T	T	T	T	T	14,8%			
Wytwarzanie innych technologii niskoemisyjnych	CCM 3.6	4,0	0,2%	T	T	N/EL	N/EL	T	N/EL	T	T	T	T	T	T	T	0,3%			
Modernizacja systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków	CCM 5.4	0,2	0,0%	T	T	T	T	T	N/EL	T	T	T	T	T	T	T	0,0%			
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	94,7	5,5%	T	T	N/EL	N/EL	T	N/EL	T	T	T	T	T	T	T	1,2%			
Montaż, konserwacja i naprawa sprzętu zwiększającego efektywność energetyczną	CCM 7.3	0,0	0,0%	T	T	N/EL	N/EL	T	N/EL	T	T	T	T	T	T	T	0,1%			
Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności zrównoważonej środowiskowo (zgodnej z systematyką) (A.1)		464,0	26,9%	26,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	30,8%			
W tym wspomagająca		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	T	T	T	T	T	T	T	0,0%			
W tym na rzecz przejścia		0,0	0,0%	0,0%						T	T	T	T	T	T	T	0,0%			
A.2 Działalność kwalifikująca się do systematyki, ale niezrównoważona środowiskowo (działalność niezgodna z systematyką)																				
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL											
Wytwarzanie niskoemisyjnych technologii na potrzeby transportu	CCM 3.3	810,8	47,1%	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								52,6%			
Infrastruktura na potrzeby transportu kolejowego	CCM 6.14	9,7	0,6%	EL	EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								5,3%			
Nakłady inwestycyjne z działalności kwalifikującej się do systematyki, ale niezrównoważonej środowiskowo (działalności niezgodnej z systematyką) (A.2)		820,4	47,7%	47,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								57,9%			
A. Nakłady inwestycyjne z tytułu działalności kwalifikującej się do systematyki (A.1+A.2)		1 284,4	74,6%	74,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								88,8%			
B. DZIAŁALNOŚĆ NIE KWALIFIKUJĄCA SIĘ DO SYSTEMATYKI																				
Obrót z tytułu działalności niekwalifikującej się do systematyki (B)		437,2	25,4%																	
OGÓŁEM (A+B)		1 721,6	100,0%																	



Załącznik – ujawnienie zgodnie z Rozporządzeniem Delegowanym Komisji (UE) 2022/1214, uzupełniającym Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2021/2178 o Załącznik XII, dotyczący standardowych wzorów do celów ujawniania informacji, o których mowa w art. 8 ust. 6 i 7. tj. dla działalności związanej z energią jądrową i gazem ziemnym.

Działalność związana z energią jądrową i gazem ziemnym za 2023 r.

Działalność związana z energią jądrową

1.	Przedsiębiorstwo prowadzi badania, rozwój, demonstrację i rozmieszczenie innowacyjnych instalacji wytwarzania energii elektrycznej wytwarzających energię w ramach procesów jądrowych przy minimalnej ilości odpadów z cyklu paliwowego, finansuje tę działalność lub jest ma na nią ekspozycję.	Nie
2.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę i bezpieczną eksploatację nowych obiektów jądrowych w celu wytwarzania energii elektrycznej lub ciepła technologicznego, w tym na potrzeby systemu ciepłowniczego lub procesów przemysłowych, takich jak produkcja wodoru, a także ich modernizację pod kątem bezpieczeństwa, z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technologii, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	Nie
3.	Przedsiębiorstwo prowadzi bezpieczną eksploatację istniejących obiektów jądrowych wytwarzających energię elektryczną lub ciepło technologiczne, w tym na potrzeby systemu ciepłowniczego lub procesów przemysłowych, takich jak produkcja wodoru z energii jądrowej, a także ich modernizację pod kątem bezpieczeństwa, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	Nie

Działalność związana z energią jądrową

4.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę lub eksploatację instalacji do wytwarzania energii elektrycznej z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	Nie
5.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę, modernizację i eksploatację instalacji do skojarzonego wytwarzania energii cieplnej/chłodniczej i energii elektrycznej z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	Nie
6.	Przedsiębiorstwo prowadzi budowę, modernizację i eksploatację instalacji do wytwarzania ciepła wytwarzających energię cieplną/chłodniczą z wykorzystaniem gazowych paliw kopalnych, finansuje tę działalność lub ma na nią ekspozycję.	Nie



Obrót - Działalność gospodarcza zgodna z systematyką (mianownik) za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1–6 powyżej w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	1 959,6	35,7%	1 959,6	35,7%	0,0	0,0%
8. Całkowity mający zastosowanie kluczowy wskaźnik wyników	5 491,9		5 491,9		0,0	

Obrót - Działalność gospodarcza zgodna z systematyką (licznik) za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1–6 powyżej w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	1 959,6	100,0%	1 959,6	100,0%	0,0	0,0%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	1 959,6	100,0%	1 959,6	100,0%	0,0	0,0%

Obrót - Działalność gospodarcza kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1–6 powyżej w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	2 647,0	48,2%	2 647,0	48,2%	0,0	0,0%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	2 647,0	48,2%	2 647,0	48,2%	0,0	0,0%

Obrót - Działalność gospodarcza niekwalifikująca się do systematyki za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota [mln PLN]	Udział procentowy
1. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej niekwalifikującej się do systematyki, niewymienionych w wierszach 1-6 powyżej w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	885,3	16,1%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej niekwalifikującej się do systematyki w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	885,3	16,1%



Nakłady Inwestycyjne - Działalność gospodarcza zgodna z systematyką (mianownik) za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1-6 powyżej w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	464,0	26,9%	464,0	26,9%	0,0	0,0%
8. Całkowity mający zastosowanie kluczowy wskaźnik wyników	1 721,6		5 491,9		0,0	

Nakłady Inwestycyjne - Działalność gospodarcza zgodna z systematyką (licznik) za 2023 r.

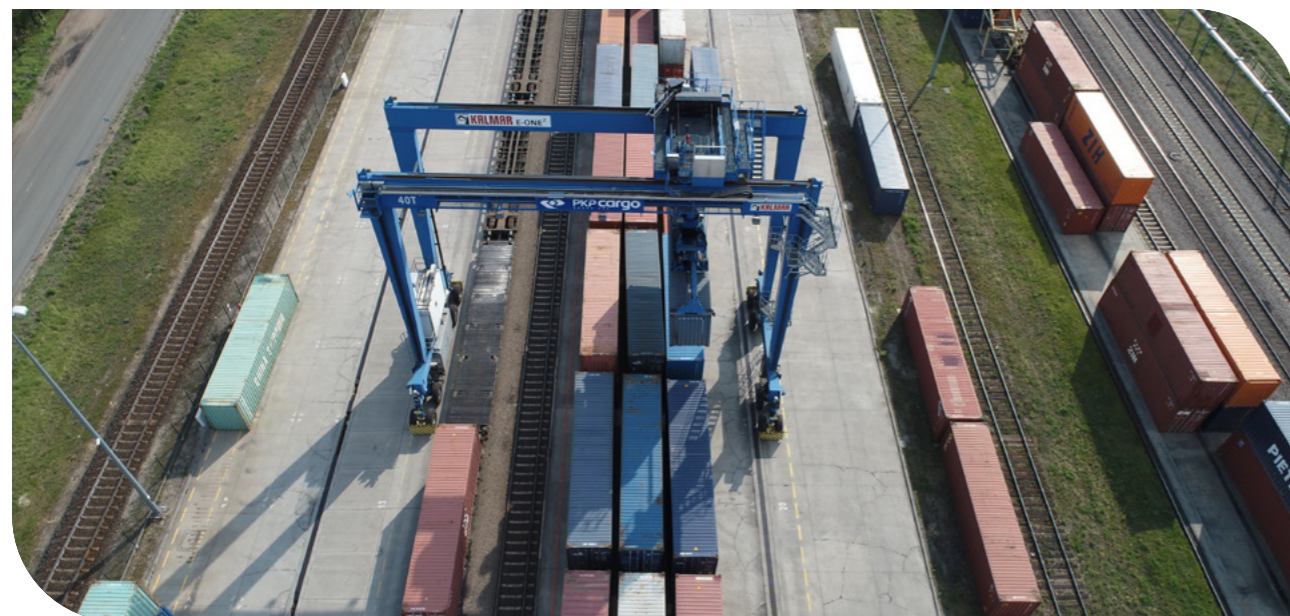
Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1-6 powyżej w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	464,0	100,0%	464,0	100,0%	0,0	0,0%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	464,0	100,0%	464,0	100,0%	0,0	0,0%

Nakłady Inwestycyjne - Działalność gospodarcza kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1-6 powyżej w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	820,4	47,7%	820,4	47,7%	0,0	0,0%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	820,4	47,7%	820,4	47,7%	0,0	0,0%

Nakłady Inwestycyjne - Działalność gospodarcza niekwalifikująca się do systematyki za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota [mln PLN]	Udział procentowy
1. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej niekwalifikującej się do systematyki, niewymienionych w wierszach 1–6 powyżej w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	437,2	25,4%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej niekwalifikującej się do systematyki w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	437,2	25,4%



Wydatki operacyjne - Działalność gospodarcza zgodna z systematyką (mianownik) za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1–6 powyżej w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	231,5	30,5%	231,5	30,5%	0,0	0,0%
8. Całkowity mający zastosowanie kluczowy wskaźnik wyników	760,0		760,0		0,0	

Wydatki operacyjne - Działalność gospodarcza zgodna z systematyką (licznik) za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1–6 powyżej w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	231,5	100,0%	231,5	100,0%	0,0	0,0%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej zgodnej z systematyką w liczniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	231,5	100,0%	231,5	100,0%	0,0	0,0%

Wydatki operacyjne - Działalność gospodarcza kwalifikująca się do systematyki, ale niezgodna z systematyką za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota i udział procentowy					
	CCM + CCA		Łagodzenie zmian klimatu (CCM)		Adaptacja do zmian klimatu (CCA)	
	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%	Kwota [mln PLN]	%
1. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką, niewymienionych w wierszach 1–6 powyżej w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	451,7	59,4%	451,7	59,4%	0,0	0,0%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej kwalifikującej się do systematyki, ale niezgodnej z systematyką w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	451,7	59,4%	451,7	59,4%	0,0	0,0%

Wydatki operacyjne - Działalność gospodarcza niekwalifikująca się do systematyki za 2023 r.

Rodzaje działalności gospodarczej	Kwota [mln PLN]	Udział procentowy
1. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.26 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
2. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.27 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
3. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.28 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
4. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.29 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
5. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.30 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
6. Kwota i udział działalności gospodarczej, niekwalifikującej się do systematyki, o której mowa w sekcji 4.31 załączników I i II do rozporządzenia delegowanego (UE) 2021/2139 w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	0,0	0,0%
7. Kwota i udział innych rodzajów działalności gospodarczej niekwalifikującej się do systematyki, niewymienionych w wierszach 1–6 powyżej w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	76,7	10,1%
8. Całkowita kwota i całkowity udział rodzajów działalności gospodarczej niekwalifikującej się do systematyki w mianowniku mającego zastosowanie kluczowego wskaźnika wyników	76,7	10,1%



Potencjalne zablokowane emisje gazów cieplarnianych z kluczowych aktywów i produktów oraz sposób, w jaki zablokowane emisje gazów cieplarnianych mogą zagrozić osiągnięciu celów redukcji emisji gazów cieplarnianych i zwiększyć ryzyko transformacji

Grupa PKP CARGO nie przyjęła jeszcze konkretnych celów redukcji emisji gazów cieplarnianych, dlatego nie jest w stanie dokonać ujawnienia w zakresie potencjalnych zablokowanych emisji gazów cieplarnianych z kluczowych aktywów i produktów. Planowane są one do określenia w ramach opracowania planu dekarbonizacji do końca 2028 r. (zgodnie z przyjętą strategią ESG).

Wyłączenie z unijnych wskaźników referencyjnych dostosowanych do porozumienia paryskiego

Grupa PKP CARGO nie jest wyłączona z unijnych wskaźników referencyjnych dostosowanych do porozumienia paryskiego.

Osadzenie i dostosowanie planu transformacji do ogólnej strategii biznesowej i planowania finansowego

Grupa PKP CARGO nie posiada zatwierzonego planu transformacji w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Niemniej jednak w ramach celu nr 1 strategii ESG Grupa planuje m.in. opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r. i dostosowanie go do ogólnej strategii biznesowej i planowania finansowego.

Zatwierdzenie planu transformacji przez organy administracyjne, zarządzające i nadzorcze

Grupa PKP CARGO nie posiada zatwierzonego planu transformacji w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Niemniej jednak w ramach celu nr 1 strategii ESG Grupa planuje m.in. opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r. i zatwierdzenie go przez organy zarządzające i nadzorcze.

Postępy we wdrażaniu planu transformacji

Grupa PKP CARGO nie posiada zatwierzonego planu transformacji w zakresie łagodzenia zmian klimatu.

Data przyjęcia planu transformacji dla przedsiębiorstw, które nie przyjęły jeszcze planu transformacji

Grupa PKP CARGO nie posiada zatwierzonego planu transformacji w zakresie łagodzenia zmian klimatu. W ramach celu nr 1 strategii ESG Grupa planuje m.in. opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r.



Zarządzanie oddziaływaniem, ryzykiem i możliwościami

Oddziaływania

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano 6 najwyższej ocenionych oddziaływań z obszaru ujawnienia ESRS E1 dla Grupy PKP CARGO.

ESRS E1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Transport węgla – ma znaczący udział w modelu biznesowym PKP CARGO ponieważ wartość transportu węgla stanowi ok. połowy wszystkich przewożonych towarów.

ESRS E1 Łagodzenie zmiany klimatu

Przenoszenie transportu towarów z transportu drogowego na transport kolejowy – pozytywny wpływ na klimat, wskutek redukcji emisji GHG w sektorze transportu lądowego.

ESRS E1 Łagodzenie zmiany klimatu

Wymiana lokomotyw na niskoemisyjne – redukcja emisji gazów cieplarnianych i utrzymanie wzrostu średniej temperatury na świecie do 1,5°C

ESRS E1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Emisje GHG w trzech zakresach – prowadzenie działalności w sektorze o znacznym oddziaływaniu na klimat (transport kolejowy towarów - NACE 49.20), w tym zasilanie lokomotyw olejem napędowym i prądem produkowanym w elektrowniach węglowych

ESRS E1 Łagodzenie zmiany klimatu

Zakup energii elektrycznej z OZE

ESRS E1 Łagodzenie zmiany klimatu

Wykorzystanie niskoemisyjnych źródeł energii poprzez zakup energii ze źródeł odnawialnych

Ryzyka

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano 3 najwyższej ocenione ryzyka dla Grupy PKP CARGO z obszaru ESRS E1.

ESRS E1 Łagodzenie zmiany klimatu

Ryzyko przejścia – rosnące koszty emisji CO₂ do atmosfery, z tytułu m.in. włączenia sektora kolejowego do ET

ESRS E1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Wzrost cen paliw – wzrost kosztów transportu

ESRS E1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Ryzyko strat wynikających z ograniczeń podwykonawców w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w łańcuchu dostaw – z tytułu przystosowywania się do rzeczywistych i oczekiwanych zmian klimatu i ich skutków.

Możliwości

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano dwie najwyższej ocenione możliwości dla Grupy PKP CARGO.

ESRS E1 Łagodzenie zmiany klimatu

Przejście na zasilanie lokomotyw energią ze źródeł odnawialnych – stanie się zieloną alternatywą dla emisyjnych środków transportu, przyciągnięcie klientów i partnerów biznesowych

ESRS E1 Przystosowanie się do zmiany klimatu

Wzrost cen paliw wykorzystywanych w transporcie drogowym

ESRS E1-2

Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

Wdrożone polityki zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami związanymi z łagodzeniem zmiany klimatu i adaptacją do niej

Grupa PKP CARGO nie posiada wdrożonej polityki klimatycznej w ramach obecnego systemu zarządzania tematami środowiskowymi.

PKP CARGO SA

Spółka planuje wdrożenie polityki klimatycznej w kolejnych latach. Kwestie ryzyk klimatycznych zostały natomiast częściowo ujęte w rejestrze ryzyk prowadzonym i aktualizowanym corocznie zgodnie z „Polityką zarządzania ryzykiem w PKP CARGO SA” i są zarządzane w ramach systemu zarządzania ryzykiem. System oceny ryzyk jest przypisany do poszczególnych stanowisk i wchodzi w zakres odpowiedzialności pracowników. Dla poszczególnych zidentyfikowanych ryzyk biznesowych, które zostały określone jako wymagające działania, odpowiedzialni za ten obszar opracowują Plany Postępowania z Ryzykiem.

Spółka PKP CARGO identyfikuje ryzyko klimatyczne, jako potencjalnie negatywny wpływ zmiany klimatu na Spółkę w dwóch wymiarach:

1. Ryzyka fizycznego – spółka przyjmuje, że fizyczne ryzyka klimatyczne to niezależne od niej zjawiska pogodowe, które mogą mieć wymiar – ostry (zjawiska ekstremalne, jak susze, powodzie, pożary itp.) lub chroniczny (rozumiany jako np. długofalowe zmiany średnich temperatur czy podnoszenie poziomu wód). W przypadku PKP CARGO SA ww. zjawiska mogą utrudniać lub czasowo uniemożliwiać prowadzenie działalności przewozowej.
2. Ryzyka transformacji (przejścia) – ryzyka wynikające z konieczności przejścia na gospodarkę niskoemisyjną oraz adaptację działalności i zapewnienie odporności na zmianę klimatu.

Dodatkowo, system nadzoru nad kwestiami środowiskowymi jest wdrażany w ramach „Zintegrowanego Systemu Zarządzania” na zgodność z wymaganiami m.in. normy:

PN- EN ISO 14001:2015-09 (międzynarodowy standard dot. zarządzania środowiskowego). Spółka PKP CARGO w ramach tego systemu szczególnie monitoruje aspekty środowiskowe, które ocenia jako znaczące.

W odniesieniu do zmiany klimatu, zgodnie z rekomendacjami TCFD, PKP CARGO SA określa także szanse w tym zakresie, które powinny pośrednio pomóc Spółce we wzmocnieniu pozycji lidera przewozów towarowych i dalszej ekspansji na rynki zagraniczne.

Działalność realizowana przez PKP CARGO SA, tj. kolejowy i multimodalny transport towarów jest typem działalności, która odpowiada na oczekiwania otoczenia związane z kwestiami klimatycznymi.

W związku z tym, Spółka identyfikuje swoje szanse w m.in. następujących wymiarach:

3. Potencjalnej szansy na zmianę polityki udzielania pożyczek transportowych – na poziomie regulacji w Unii Europejskiej i przewidywań związanych z rozwojem produktów i usług widoczny jest trend związany z rozwojem transportu szynowego, wspierającym osiągnięcie założonych w UE celów redukcji CO₂. W związku z tym, transport kolejowy będzie traktowany priorytetowo ze względu na wkład w rozwój efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu. Przełoży się to na możliwość wsparcia finansowego projektów z zakresu transportu kolejowego i wdrażania nowoczesnych rozwiązań w tym sektorze. Takie podejście powinno przełożyć się na:
 - ♦ wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku oraz dążenie do stworzenia warunków sprzyjających przenoszeniu przewozów z dróg na kolej,
 - ♦ coraz większe zainteresowanie przewoźnikami kolejowymi, w związku z czym usługi w tym zakresie powinny być relatywnie tańsze. W efekcie może to zwiększyć szanse pozyskania nowych klientów.
4. Budowanie świadomości dotyczącej zmiany klimatu i korzyści płynących z niskoemisyjnej mobilności u klientów i bezpośrednich konsumentów, przekładający się na ich decyzje zakupowe – szansa związana jest z możliwością pojawienia się ujednoliconych w skali europejskiej narzędzi, m.in. kalkulatorów dwutlenku węgla, które będą umożliwiałyby porównanie emisji w różnych rodzajach transportu i wypracowanie wytycznych w sprawie ekoetykietowania przewożonych ładunków.

Kwestie zrównoważonego rozwoju uwzględnione w polityce dotyczącej zmian klimatu

Grupa PKP CARGO nie posiada wdrożonej polityki klimatycznej.

ESRS E1-3

Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej

Działania i zasoby związane z łagodzeniem zmiany klimatu i adaptacją do niej

Grupa PKP CARGO nie posiada wdrożonej polityki klimatycznej ani ustalonych celów redukcji gazów cieplarnianych. W ramach celu nr 1 strategii ESG Grupa planuje natomiast m.in. opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r.

Kluczowe działania podjęte w roku sprawozdawczym i planowane na przyszłość, przedstawia działania na rzecz łagodzenia zmiany klimatu oparte na dźwigni dekarbonizacji

PKP CARGO S.A

Spółka PKP CARGO systematycznie dąży do ograniczenia energochłonności prowadzonej działalności poprzez następujące inicjatywy:

- ♦ wymiana i modernizacja taboru,
- ♦ dalsza wymiana oświetlenia na energooszczędne,
- ♦ sukcesywna likwidacja wysokoemisyjnych kotłów grzewczych.

Zgodnie z przyjętą strategią ESG na lata 2024-2028 w kolejnych latach planowane są również m.in. działania w postaci inwestycji w instalacje OZE, szkolenia pracowników w zakresie zmian klimatu i działań mających na celu ograniczenie zużycia energii, działania promujące działalność PKP CARGO SA.

Spółka PKP CARGO CONNECT planuje inwestycje w maszyny przeładunkowe nowej generacji, aby wymienić i uzupełnić park maszynowy w oparciu o założenia ograniczenia energochłonności. Planowane są modernizacje oświetlenia i monitoringu terminali z potencjalnym wykorzystaniem urządzeń wydajnych i energooszczędnych.

Osiągnięte redukcje emisji gazów cieplarnianych

Grupa PKP CARGO nie ma jeszcze ustalonych i przyjętych celów redukcji gazów cieplarnianych. Będą one określane, a następnie ujawniane w ramach procesu opracowania i realizowania planu dekarbonizacji do końca 2028 r.

Oczekiwane redukcje emisji gazów cieplarnianych

Grupa PKP CARGO nie ma jeszcze ustalonych i przyjętych celów redukcji gazów cieplarnianych. Będą one określane w ramach działań nad opracowaniem planu dekarbonizacji do końca 2028 r.

Wyjaśnienie zakresu, w jakim zdolność do wdrożenia działań zależy od dostępności i alokacji zasobów

Zdolność do wdrażania działań z zakresu redukcji emisji gazów cieplarnianych uzależniona jest od możliwości ich finansowania.

Mierniki i cele

Grupa PKP CARGO nie ma jeszcze ustalonych i przyjętych celów redukcji gazów cieplarnianych. Będą one określane w ramach działań nad opracowaniem planu dekarbonizacji do końca 2028 r. W związku z tym, Grupa nie ma także przyjętych jeszcze konkretnych mierników w zakresie monitorowania zakładanych redukcji gazów cieplarnianych.



ESRS E1-4

Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej

Śledzenie skuteczności polityk i działań poprzez cele

Grupa PKP CARGO nie posiada wdrożonej polityki klimatycznej, w związku z tym nie ma jeszcze ustalonych celów związanych z klimatem i nie ocenia skuteczności przyjętych działań. W ramach celu nr 1 strategii ESG Grupa planuje m.in. opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r.

Sposób, w jaki cele w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych i (lub) wszelkie inne cele zostały ustalone w celu zarządzania istotnymi skutkami, ryzykami i szansami związanymi z klimatem

Grupa PKP CARGO nie posiada wdrożonej polityki klimatycznej, w związku z tym nie ma jeszcze ustalonych celów związanych z klimatem i nie ocenia skuteczności przyjętych działań. W ramach celu nr 1 strategii ESG Grupa planuje m.in. opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r.

Grupa PKP CARGO nie posiada wdrożonej polityki klimatycznej, w związku z tym nie ma jeszcze ustalonych celów związanych z klimatem i nie ocenia skuteczności przyjętych działań. W ramach celu nr 1 strategii ESG Grupa planuje m.in. opracowanie planu dekarbonizacji do końca 2028 r.



ESRS E1-5

klimatem i celów redukcji emisji gazów cieplarnianych, stąd nie jest możliwe sporządzenie dla nich zestawienia tabelarycznego.

Zużycie energii i koszyk energetyczny

Całkowite zużycie energii związane z własną działalnością

Grupa i spółki zależne	Całkowite zużycie energii związane z własną działalnością
Grupa PKP CARGO	3 531 843 GJ
PKP CARGO S.A.	2 756 723 GJ
PKP CARGO SERVICE	62 048 GJ
PKP CARGOTABOR	174 926 GJ
PKP CARGO TERMINALE	20 499 GJ
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	14 459 GJ
CARGOTOR	1 577 GJ
PKP CARGO CONNECT	18 530 GJ
PKP CARGO INTERNATIONAL	483 081 GJ

Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych

Grupa i spółki zależne	Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych
Grupa PKP CARGO	3 062 055 GJ
PKP CARGO S.A.	2 331 249 GJ
PKP CARGO SERVICE	62 048 GJ
PKP CARGOTABOR	174 926 GJ
PKP CARGO TERMINALE	20 499 GJ
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	14 459 GJ
CARGOTOR	1 577 GJ
PKP CARGO CONNECT	18 530 GJ
PKP CARGO INTERNATIONAL	438 767 GJ

Całkowite zużycie energii ze źródeł jądrowych

Grupa i spółki zależne	Całkowite zużycie energii ze źródeł jądrowych
Grupa PKP CARGO	36 930 GJ
PKP CARGO S.A.	-
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	-
PKP CARGO TERMINALE	-
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	-
CARGOTOR	-
PKP CARGO CONNECT	-
PKP CARGO INTERNATIONAL	36 930 GJ

Procent zużycia energii ze źródeł jądrowych w całkowitym zużyciu energii

Grupa i spółki zależne	Procent zużycia energii ze źródeł jądrowych w całkowitym zużyciu energii
Grupa PKP CARGO	1,05%
PKP CARGO S.A.	-
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	-
PKP CARGO TERMINALE	-
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	-
CARGOTOR	-
PKP CARGO CONNECT	-
PKP CARGO INTERNATIONAL	7,64%

Całkowite zużycie energii ze źródeł odnawialnych

Grupa i spółki zależne	Całkowite zużycie energii ze źródeł odnawialnych
Grupa PKP CARGO	432 858 GJ
PKP CARGO S.A.	425 474 GJ
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	-
PKP CARGO TERMINALE	-
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	-
CARGOTOR	-
PKP CARGO CONNECT	-
PKP CARGO INTERNATIONAL	7 384 GJ

Zużycie samodzielnie wytworzonej energii odnawialnej niebędącej paliwem

Grupa i spółki zależne	Zużycie samodzielnie wytworzonej energii odnawialnej niebędącej paliwem
Grupa PKP CARGO	40 GJ
PKP CARGO S.A.	40 GJ
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	-
PKP CARGO TERMINALE	-
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	-
CARGOTOR	-
PKP CARGO CONNECT	-
PKP CARGO INTERNATIONAL	-

Procentowy udział źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii

Grupa i spółki zależne	Udział źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii (%)
Grupa PKP CARGO	12,26%
PKP CARGO S.A.	15,43%
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	-
PKP CARGO TERMINALE	-
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	-
CARGOTOR	-
PKP CARGO CONNECT	-
PKP CARGO INTERNATIONAL	1,53%

Zużycie paliw z węgla i produktów węglowych

Grupa PKP CARGO	Zużycie paliw z węgla i produktów węglowych
Grupa PKP CARGO w tym	115 086 GJ
PKP CARGO S.A.	27 650 GJ
PKP CARGO SERVICE	12 561 GJ
PKP CARGOTABOR	67 765 GJ
PKP CARGO TERMINALE	2 700 GJ
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	3 423 GJ
CARGOTOR	41 GJ
PKP CARGO CONNECT	0
PKP CARGO INTERNATIONAL	947 GJ



Zużycie zakupionej lub pozyskanej energii elektrycznej, ciepła, pary i chłodzenia ze źródeł odnawialnych

Grupa i spółki zależne	Zużycie zakupionej lub pozyskanej energii elektrycznej, ciepła, pary i chłodzenia ze źródeł odnawialnych
Grupa PKP CARGO	432 818 GJ
PKP CARGO S.A.	425 434 GJ
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	-
PKP CARGO TERMINALE	-
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	-
CARGOTOR	-
PKP CARGO CONNECT	-
PKP CARGO INTERNATIONAL	7 384 GJ

Zużycie paliwa z ropy naftowej i produktów ropopochodnych

Grupa i spółki zależne	Zużycie paliwa z ropy naftowej i produktów ropopochodnych
Grupa PKP CARGO	1 274 548 GJ
PKP CARGO S.A.	815 630 GJ
PKP CARGO SERVICE	36 927 GJ
PKP CARGOTABOR	20 793 GJ
PKP CARGO TERMINALE	12 026 GJ
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	9 650 GJ
CARGOTOR	1 028 GJ
PKP CARGO CONNECT	14 459 GJ
PKP CARGO INTERNATIONAL	364 035 GJ

Zużycie paliwa z gazu ziemnego

Grupa i spółki zależne	Zużycie paliwa z gazu ziemnego
Grupa PKP CARGO	24 275 GJ
PKP CARGO S.A.	10 145 GJ
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	8 666 GJ
PKP CARGO TERMINALE	2 120 GJ
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	629 GJ
CARGOTOR	140 GJ
PKP CARGO CONNECT	147 GJ
PKP CARGO INTERNATIONAL	2 427 GJ



Zużycie zakupionej lub nabytej energii elektrycznej, ciepła, pary lub chłodu ze źródeł kopalnych

Grupa i spółki zależne	Zużycie zakupionej lub nabytej energii elektrycznej, ciepła, pary lub chłodu ze źródeł kopalnych
Grupa PKP CARGO	1 648 145 GJ
PKP CARGO S.A.	1 477 824 GJ
PKP CARGO SERVICE	12 561 GJ
PKP CARGOTABOR	77 701 GJ
PKP CARGO TERMINALE	3 653 GJ
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	757 GJ
CARGOTOR	368 GJ
PKP CARGO CONNECT	3 924 GJ
PKP CARGO INTERNATIONAL	71 358 GJ

Udział źródeł kopalnych w całkowitym zużyciu energii (%)

Grupa i spółki zależne	Udział źródeł kopalnych w całkowitym zużyciu energii (%)
Grupa PKP CARGO	86,70%
PKP CARGO S.A.	84,57%
PKP CARGO SERVICE	100,00%
PKP CARGOTABOR	100,00%
PKP CARGO TERMINALE	100,00%
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	100,00%
CARGOTOR	100,00%
PKP CARGO CONNECT	100,00%
PKP CARGO INTERNATIONAL	90,83%

Produkcja energii nieodnawialnej

Grupa i spółki zależne	Produkcja energii nieodnawialnej
Grupa PKP CARGO	74 288 GJ
PKP CARGO S.A.	70 865 GJ
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	-
PKP CARGO TERMINALE	-
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	3 423 GJ
CARGOTOR	-
PKP CARGO CONNECT	-
PKP CARGO INTERNATIONAL	-

Produkcja energii ze źródeł odnawialnych

Grupa i spółki zależne	Produkcja energii ze źródeł odnawialnych
Grupa PKP CARGO	40 GJ
PKP CARGO S.A.	40 GJ
PKP CARGO SERVICE	-
PKP CARGOTABOR	-
PKP CARGO TERMINALE	-
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	-
CARGOTOR	-
PKP CARGO CONNECT	-
PKP CARGO INTERNATIONAL	-

Całkowite zużycie energii w sektorach o dużym wpływie na klimat

Grupa i spółki zależne	Całkowite zużycie energii w sektorach o dużym wpływie na klimat
Grupa PKP CARGO	3 531 843 GJ
PKP CARGO S.A.	2 756 723 GJ
PKP CARGO SERVICE	62 048 GJ
PKP CARGOTABOR	174 926 GJ
PKP CARGO TERMINALE	20 499 GJ
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	14 459 GJ
CARGOTOR	1 577 GJ
PKP CARGO CONNECT	18 530 GJ
PKP CARGO INTERNATIONAL	483 081 GJ

Sektory o dużym wpływie na klimat wykorzystane do określenia energochłonności

PKP CARGO

Sektor, w którym działalność prowadzi Grupa PKP CARGO to sektor o dużym wpływie na klimat. Załącznik 1 do Rozporządzenia Nr 1893/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 grudnia klasyfikuje transport kolejowy towarów (49.20) i działalność usługową, transport lądowy (52.21) do sektora o dużym wpływie na klimat.



ESRS E1-6

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

Emisje gazów cieplarnianych brutto w zakresach 1 i 2

Lp	Źródło emisji bezpośrednich	Emisja GHG [tCO2e]	
		2022	2023
Zakres 1			
1.	kotłownie na paliwa stałe ¹⁾	2 989,1	2 308,8
2.	kotłownie na paliwa gazowe i płynne ¹⁾	4 258,7	4 414,8
spalanie stacjonarne SUMA:		7 247,8	6 723,6
3.	parowozy ²⁾	194,5	232,0
4.	samochody i maszyny robocze ³⁾	3 027,9	3 107,1
5.	lokomotywy spalinowe ⁵⁾	81 850,8	62 717,5
spalanie mobilne SUMA:		85 073,2	66 056,6
6.	emisje technologiczne ze spawania ⁶⁾	1,2	1,4
emisje procesowe SUMA:		1,2	1,4
7.	klimatyzatory ⁴⁾	45,2	58,4
emisje niezorganizowane SUMA:		45,2	58,4
Emisja GHG SUMA		92 367,4	72 840,0
Emisje biogeniczne CO ₂		1 644	863,7

definicje dla odnośników - strona 84



Lp.	Źródło emisji pośrednich	Emisja GHG [tCO2e]	
		2022	2023
Zakres 2 - metoda market based			
8.	Energia elektryczna trakcyjna ⁶⁾	406 411,9	352 790,6
	w tym energia zużyta w Polsce	406 411,9	346 912,1
	w tym energia zużyta w Niemczech	bd	3 374,5
	w tym energia zużyta w Czechach	bd	2 414,5
	w tym energia zużyta w Słowacji	bd	89,5
	w tym energia zużyta w Austrii	bd	0,0
8.	Energia elektryczna nietrakcyjna ⁷⁾	10 766,2	11 515,1
10.	Ciepło ⁸⁾	10 620,2	8 683,3
Emisja GHG SUMA		427 798,3	372 989,0
Zakres 2 - metoda location based			
11.	Energia elektryczna trakcyjna ⁹⁾	359 284,49	313 786,0
	w tym energia zużyta w Polsce	359 284,49	306 221,1
	w tym energia zużyta w Niemczech	bd	4 625,7
	w tym energia zużyta w Czechach	bd	2 338,5
	w tym energia zużyta w Słowacji	bd	89,5
	w tym energia zużyta w Austrii	bd	511,2
12.	Energia elektryczna nietrakcyjna ¹⁰⁾	11 828,9	10 730,2
13.	Ciepło ¹¹⁾	11 102,3	10 195,9
Emisja GHG SUMA		382 215,7	334 712,1

Suma emisji GHG – Zakres 1+2 [tCO2e]

Zakres 1 + Zakres 2 (metoda market based)	520 165,7	445 829,0
Zakres 1 + Zakres 2 (metoda location based)	474 583,1	407 552,1

Znaczące zmiany w definicji tego, co stanowi przedsiębiorstwo raportujące i jego łańcuch wartości oraz wyjaśnienie ich wpływu na porównywalność raportowanych emisji gazów cieplarnianych z roku na rok

PKP CARGO SA

Spółka oblicza swój ślad węglowy w zakresie 1 i 2 (w obliczeniach nie jest ujęty łańcuch wartości). Zgodnie z przyjętą Strategią ESG, GRUPA PKP CARGO planuje do końca roku 2024 kalkulację śladu węglowego w zakresie 1 i 2 i 3 kluczowych spółek Grupy.

Metodologia, istotne założenia i czynniki emisji stosowane do obliczania lub pomiaru emisji gazów cieplarnianych

W PKP CARGO SA zidentyfikowane zostały trzy główne źródła emisji:

1. Spółka PKP CARGO realizuje przewozy towarowe, głównie lokomotywami elektrycznymi. Nie wszystkie linie kolejowe w Polsce są jednak zelektryfikowane. W związku z tym, na niektórych liniach i na bocznicach kolejowych PKP CARGO SA eksploatuje lokomotywy spalinowe.
2. Zużycie energii elektrycznej, wykorzystywanej w dużych ilościach na cele trakcyjne.
3. Budynki administracyjne i obiekty zaplecza technicznego. Do ogrzewania części obiektów wykorzystywane są własne źródła ciepła opalane węglem, koksem, olejem opałowym, gazem ziemnym i LPG.

PKP CARGO SA oblicza ślad węglowy w zakresie 1 i 2. Dane niezbędne do wyliczenia emisji zbierane są przez pracowników zakładów Spółki oraz pracowników Centrali i uwzględniają dane dotyczące zużycia paliw i energii.

Dane wykorzystane do wyliczenia emisji w zakresie:

- 1) Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA); Greenhouse gas reporting: conversion factors 2022 i 2023
- 2) EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2023
- 3) Wskaźniki wg. PN EN 16258:2013-05 do wyliczenia emisji w 2022 roku; wskaźniki wg PN EN ISO 14083:2023 do wyliczenia emisji w 2022 roku; zgodnie z Rozporządzeniem

Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, w Polsce maksymalna zawartość estrów metylowych może wynosić 7 %; w związku z niniejszym do obliczeń przyjęto średnią zawartość biodiesla 3,5%; wykazane emisje biogeniczne dotyczą emisji z biodiesla zawartego w oleju napędowym do lokomotyw;

- 4) Wskaźnik emisji wg Karty charakterystyki od dostawcy AIR Products Sp. z o.o.
- 5) Wskaźniki GWP wg https://report.ipcc.ch/ar6/wg1/IPCC_AR6_WGI_FullReport.pdf
- 6) Wskaźniki od dostawców oraz z publikacji POLAND'S NATIONAL INVENTORY REPORT odpowiednio z 2022 i 2023 roku (dane dla roku 2022 przeliczono ponownie ze względu na dostępność wskaźników za 2022 r. oraz na zmianę zastosowanych wskaźników GWP, dane za 2023 przeliczono zgodnie z aktualnie dostępnymi wskaźnikami dostawców za 2022 r. i aktualnymi GWP), wielkość emisji za 2023 r. obejmuje również zużycie energii elektrycznej trakcyjnej zagranicą (dla tej energii wyliczono jedynie emisję CO₂ ze względu na brak dostępnych danych dla CH₄ i N₂O) - dla Austrii wielkość emisji wynosi 0,00 ze względu na całkowitą ilość energii która pochodzi z OZE; dla Słowacji ze względu na brak wskaźnika od dostawcy energii zastosowano ten sam wskaźnik jak dla metody location based stąd wielkości emisji są takie same w location based i market based
- 7) Wskaźniki od dostawców oraz z publikacji POLAND'S NATIONAL INVENTORY REPORT odpowiednio z 2022 i 2023 roku (dane dla roku 2022 przeliczono ponownie ze względu na dostępność wskaźników za 2022 r. oraz na zmianę zastosowanych wskaźników GWP, dane za 2023 przeliczono zgodnie z aktualnie dostępnymi wskaźnikami dostawców za 2022 r. i aktualnymi GWP)
- 8) Wskaźniki od dostawców, z KOBIZE oraz z publikacji POLAND'S NATIONAL INVENTORY REPORT odpowiednio z 2022 i 2023 roku (dane dla roku 2022 przeliczono ponownie ze względu na zmianę zastosowanych wskaźników GWP, dane za 2023 przeliczono zgodnie z aktualnie dostępnymi wskaźnikami GWP)
- 9) Wskaźniki z KOBIZE oraz z publikacji POLAND'S NATIONAL INVENTORY REPORT odpowiednio z 2022 i 2023 roku (dane dla roku 2022 przeliczono ponownie ze względu na zmianę zastosowanych wskaźników GWP), wielkość emisji za 2023 r. obejmuje również zużycie energii elektrycznej trakcyjnej zagranicą (dla tej energii zastosowano wskaźniki z EEA)

- 10) Wskaźniki z KOBIZE oraz z publikacji POLAND'S NATIONAL INVENTORY REPORT odpowiednio z 2022 i 2023 roku (dane dla roku 2022 przeliczono ponownie ze względu na zmianę zastosowanych wskaźników GWP),
- 11) Wskaźniki z KOBIZE (dla roku 2022) i z URE (dla roku 2023) oraz z publikacji POLAND'S NATIONAL INVENTORY REPORT odpowiednio z 2022 i 2023 roku (dane dla roku 2022 przeliczono ponownie ze względu na zmianę zastosowanych wskaźników GWP),

Dane wykorzystane do wyliczenia emisji w zakresie:

Ślad węglowy w zakresie 2 wyliczany jest dwoma metodami:

- a. metoda market based – emisje ze zużycia mediów wyliczane są na podstawie informacji o emisyjności aktualizowanej corocznie przez dostawców mediów:
 - ♦ zużycie energii elektrycznej trakcyjnej – wskaźniki emisji CO₂ przedstawiane są przez dostawców energii trakcyjnej.
 - ♦ zużycie energii elektrycznej nietrakcyjnej – wskaźniki emisji CO₂ przedstawiane są przez dostawców energii dla PKP CARGO SA
 - ♦ zużycie ciepła – wskaźniki emisji przedstawione przez dostawców ciepła dla PKP CARGO SA

- b. metoda location based – emisje ze zużycia mediów wyliczane są na podstawie informacji o emisyjności na podstawie danych publikowanych przez KOBIZE:
 - ♦ zużycie energii elektrycznej – wskaźniki emisji CO₂ wskazane w KOBIZE (WSKAŹNIKI EMISYJNOŚCI CO₂, SO₂, NOx, CO i pyłu całkowitego DLA ENERGII ELEKTRYCZNEJ na podstawie informacji zawartych w Krajowej bazie o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji, publikowane za dany rok,
 - ♦ zużycie energii elektrycznej trakcyjnej zagranicą – wskaźniki emisji ekwiwalentu CO₂ na podstawie wskaźników EEA,
 - ♦ zużycie ciepła – wskaźniki emisji CO₂ wskazane dla danego roku przez URE (Urząd Regulacji Energetyki).

Dane w zakresie pozostałych gazów cieplarnianych:

Ze względu na brak danych, emisje gazów cieplarnianych takich jak CH₄, i N₂O wyliczono z zastosowaniem wskaźników z publikacji POLAND'S NATIONAL INVENTORY REPORT opracowanej przez KOBIZE.

Pozostałe spółki zależne – zgodnie z przyjętą Strategią ESG, GRUPA PKP CARGO planuje do końca roku 2024 kalkulację śladu węglowego w zakresie 1 i 2 i 3 kluczowych spółek Grupy.

Emisje biogeniczne CO₂ ze spalania lub biodegradacji biomasy nieuwzględnione w emisjach gazów cieplarnianych Zakresu 2

PKP CARGO S.A. nie wyliczała emisji biogenicznych.

Emisje biogeniczne CO₂ ze spalania lub biodegradacji biomasy, które występują w łańcuchu wartości, nieuwzględnione w emisjach GHG Zakresu 3

PKP CARGO S.A. nie wyliczała emisji biogenicznych.

Uzgodnienie kwot przychodów netto z odpowiednimi pozycjami lub informacjami dodatkowymi w sprawozdaniu finansowym

Przychody z tytułu umów z klientami są zaprezentowane w sprawozdaniu finansowym zgodnie z MSSF 15.



ESRS E1-9

Antycypowane skutki finansowe wynikające z istotnych ryzyk fizycznych i ryzyk przejścia oraz potencjalnych możliwości związanych z klimatem

Grupa PKP CARGO nie oceniła jeszcze potencjalnych skutków finansowych wynikających z istotnych ryzyk fizycznych i przejściowych oraz potencjalnych możliwości związanych ze zmianami klimatu i nie ma jeszcze ustalonych aktywów.

ESRS E1 GOV-3

Ujawnienia, w jaki sposób kwestie związane z klimatem są uwzględniane w wynagrodzeniach członków organów administracyjnych, zarządzających i nadzorczych

W Grupie PKP CARGO kwestie związane z klimatem nie są jeszcze uwzględniane w wynagrodzeniach członków organów administracyjnych, zarządzających i nadzorczych.

E1 SBM-3

Ujawnienia ryzyka związanego z klimatem oraz analizy odporności

Grupa PKP CARGO SA nie dokonała jeszcze oceny aktywów i działalności w zakresie ryzyk związanych z klimatem i nie ma przeprowadzonej analizy odporności.

E1 IRO-1

Ujawnienia dotyczące m.in. procesu w odniesieniu do wpływu na zmiany klimatu, zagrożeń fizycznych związanych z klimatem we własnej działalności i analizy scenariuszy związanych z klimatem

Grupa PKP CARGO SA nie dokonała jeszcze oceny aktywów i działalności w zakresie ryzyk związanych z klimatem i nie ma przeprowadzonej analizy odporności.

ESRS E2

ESRS E2 Zanieczyszczenie

Grupa PKP CARGO w ramach prowadzenia swojej działalności przykłada dużą wagę do kwestii środowiskowych, w tym ograniczania zanieczyszczeń, a realizacja działań w tym zakresie jest regulowana wewnętrznie i monitorowana poprzez przyjęte w Grupie dokumenty.

Zarządzanie oddziaływaniem, ryzykiem i możliwościami

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano dwa najwyżej ocenione oddziaływania dla Grupy PKP CARGO:

ESRS E1 Zanieczyszczenie powietrza

Generowanie emisji:

- ◆ ze spalania paliw przez samochody i jednostki sprzętowe
- ◆ ze spalania paliw (oleju napędowego) w lokomotywach
- ◆ z magazynowania i przeladunku oleju napędowego
- ◆ ze spalania paliw w kotłowni na paliwa płynne lub gaz
- ◆ czynnika chłodniczego
- ◆ zużycia materiałów (farby, rozpuszczalniki, elektrody, druty spawalnicze itp.)

ESRS E1 Zanieczyszczenie powietrza

Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza dzięki przeniesieniu transportu towarów z transportu drogowego na transport kolejowy

W przeprowadzonym procesie należytej staranności nie zidentyfikowano najwyżej ocenionych ryzyk oraz możliwości dla Grupy PKP CARGO w obszarze ujawnienia ESRS E2.

E2-1 Polityki związane z zanieczyszczeniem

PKP CARGO SA

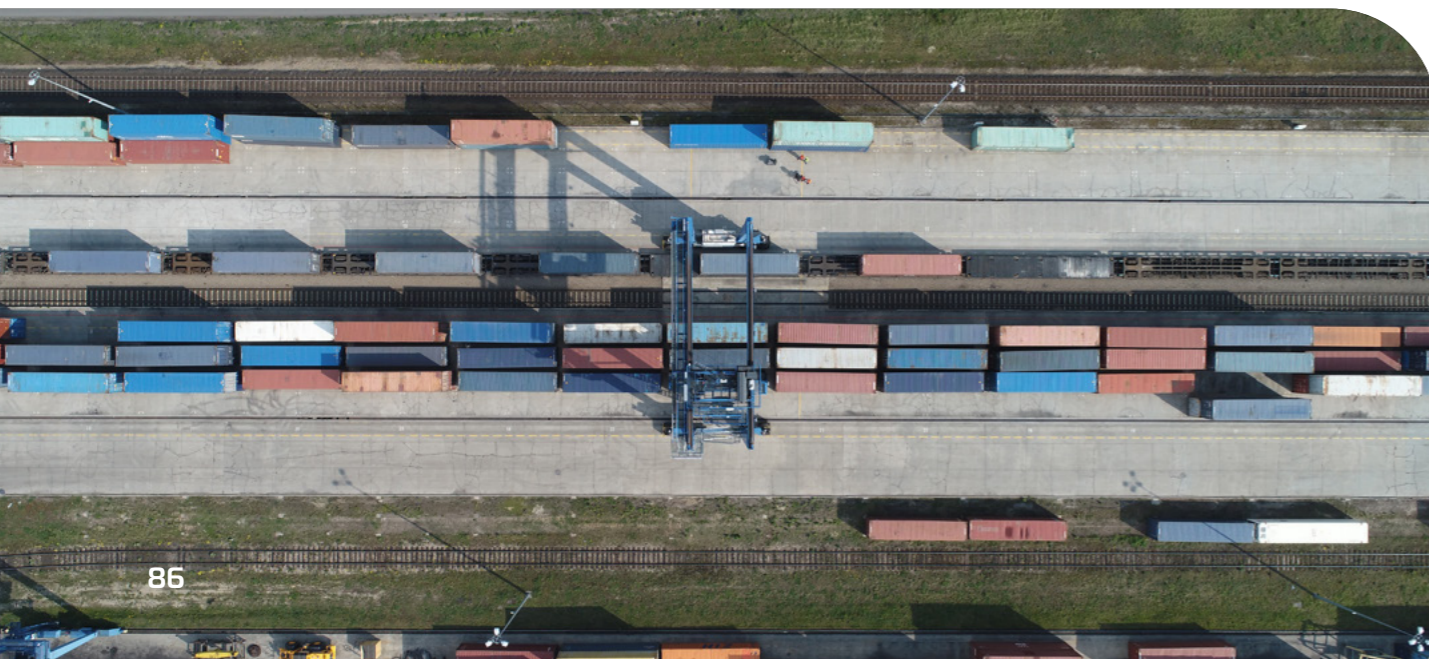
Kwestie ochrony środowiska, w tym dotyczące ochrony przed zanieczyszczeniami są regulowane wewnętrznie i monitorowane poprzez przyjęte w PKP CARGO SA wewnętrzne dokumenty. Są to:

1. Polityka PKP CARGO SA w Zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania.

Obejmuje ona działania zapobiegawcze, realizację ekologicznej formy przewozu towarów jaką jest transport kolejowy oraz racjonalne użytkowanie surowców, materiałów, energii i wody, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Księga Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ) będąca elementem tej polityki zawiera m.in. wykaz celów w zakresie zarządzania środowiskowego. W zbiorze procesów i procedur ZSZ znajdują się nw. 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;
- ◆ 3.1.3 Zarządzanie wytwarzanymi odpadami przemysłowymi;
- ◆ 3.1.4 Zarządzanie odpadami komunalnymi;
- ◆ 3.1.5 Zarządzanie emisją hałasu do środowiska;
- ◆ 3.1.7 Postępowanie w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku.



2. Instrukcja przestrzegania zasad ochrony środowiska w PKP CARGO SA.

Zgodnie z tym dokumentem, ilości zanieczyszczeń emitowanych w ciągu roku kalendarzowego jest przedstawiana w formie rocznego raportu o stanie ochrony środowiska. Dla aspektu jakim jest wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska dokonywana jest analiza SWOT.

PKP CARGO SERVICE

Spółka PKP CARGO SERVICE w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania posiada procedurę „Szacowanie ryzyk i szans w zarządzaniu: jakością, środowiskiem, energią, BHP i bezpieczeństwem informacji”, w ramach której dokonuje identyfikacji i oceny ryzyk i szans w zarządzaniu środowiskowym. Szacowanie ryzyk i szans przeprowadzane jest przynajmniej raz w roku lub w sytuacji pojawienia się nowych aspektów/nowych rodzajów działalności i procesów. Określone jest ono dla każdego zidentyfikowanego aspektu środowiskowego poprzez ocenę zagrożeń i możliwości wynikających z wymagań prawnych i innych regulacji wynikających z działalności Spółki.

PKP CARGO CONNECT

Spółka PKP CARGO CONNECT posiada wdrożoną Politykę Środowiskową która jest monitorowana. Do jej głównych założeń należą m.in.

- ♦ ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery,
- ♦ eliminowanie bądź minimalizowanie występowania zagrożeń dla środowiska naturalnego,
- ♦ systematyczna identyfikacja zagrożeń oraz istotnych aspektów środowiskowych.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL posiada wdrożoną zintegrowaną politykę zrównoważonego rozwoju i TMS (Total (integrated) management system). Obejmuje ona kwestie środowiskowe, w tym zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska i zwiększanie efektywności energetycznej.

PKP CARGOTABOR

Spółka PKP CARGOTABOR posiada wewnętrzne regulacje dotyczące ochrony przed zanieczyszczeniami, tj. Procedura Postępowania z Odpadami oraz Instrukcję postępowania z instalacjami i urządzeniami powodującymi emisję. Oba dokumenty regulują przede wszystkim kwestie ograniczania

zanieczyszczeń, zapobiegania ich powstawaniu oraz ich monitorowaniu.

Pozostałe spółki zależne nie posiadają własnych polityk związanych z zanieczyszczeniami.

Ujawnienie, w odniesieniu do własnych operacji i łańcucha wartości na wyższym i niższym szczeblu, czy i w jaki sposób jej polityki związane z zanieczyszczeniami odnoszą się do następujących obszarów

Łagodzenie negatywnych oddziaływań związanych z zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby, w tym zapobiegania i kontroli

PKP CARGO SA

Spółka PKP CARGO określa istotne wpływy środowiskowe związane z zanieczyszczeniami poprzez monitorowanie wielkości emisji zanieczyszczeń, wyliczanych na podstawie teoretycznych wskaźników emisji oraz poprzez monitorowanie wyników badań środowiskowych, realizowanych zgodnie z przepisami prawa (np. badania ścieków, bilans lotnych związków organicznych (LZO), badania gleby na potrzeby prowadzonych remediacji).

Po każdym kwartale danego roku, Spółka dokonuje oceny zgodności prawnej własnych działań, polegającej na:

- ♦ sprawdzeniu, czy wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska nie przekracza dopuszczalnych norm i jest zgodne z zapisami wydanych decyzji i zgód środowiskowych,
- ♦ ocenie posiadania wszystkich zgód i pozwoleń na korzystanie ze środowiska w stosunku do obowiązujących wymogów prawnych oraz przeglądzie wyników zewnętrznych i wewnętrznych kontroli i audytów, skarg złożonych przez podmioty zewnętrzne oraz kar nałożonych na Spółkę.

Ocena zgodności prawnej dla każdego Zakładu Spółki, zawiera opis wymaganych działań dla stwierdzonych przypadków naruszeń, celem ich wyeliminowania. W oparciu o wnioski z oceny oraz na podstawie rocznej, podsumowującej oceny prawdopodobieństwa wystąpienia niekorzystnych wpływów i konsekwencji tych wpływów, Spółka PKP CARGO wyznacza środowiskowe aspekty znaczące. Dla niniejszych aspektów wyznaczane są cele oraz zadania do realizacji, których opis znajduje się w rocznym raporcie o stanie ochrony środowiska i klimatu.

Ponadto w ramach „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.”. Spółka analizuje ryzyka środowiskowe w zakresie:

- ♦ gospodarowania wodami,
- ♦ emisji do powietrza (w tym emisji gazów cieplarnianych),
- ♦ gospodarki odpadami,
- ♦ ochrony przed hałasem,
- ♦ szkód w środowisku.

Jeśli poziom zidentyfikowanego ryzyka jest wysoki, przygotowywane są programy postępowania, których realizacja jest cyklicznie kontrolowana, w ramach formalnie przyjętej „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO SA”.

PKP CARGO SERVICE

Spółka PKP CARGO SERVICE w ramach przyjętego Zintegrowanego Systemu Zarządzania posiada procedurę:

- ♦ „Identyfikacja i ocena aspektów środowiskowych oraz wymagań prawnych i innych dotyczących systemu zarządzania środowiskowego i BHP”.

Celem ww. procedury jest prowadzenie systemu identyfikacji i oceny aspektów środowiskowych związanych z działalnością Spółki, w tym aspektów mających lub mogących mieć znaczący wpływ na środowisko. W przypadku zaistnienia znaczących aspektów środowiskowych zostają one uwzględnione przy określaniu celów, zadań i programu zarządzania środowiskowego w zakresie:

- ♦ wyeliminowania aspektu środowiskowego,
- ♦ ograniczenia niekorzystnego oddziaływania na środowisko związanego z danym aspektem,
- ♦ kontrolowania aspektu, w taki sposób aby nie dochodziło do niekontrolowanego oddziaływania na środowisko.

Dodatkowo Spółka PKP CARGO SERVICE posiada procedurę:

- ♦ „Gotowość na wypadek awarii i reagowanie na awarie, sterowanie operacyjne”.

Celem ww. procedury jest zapewnienie właściwego zapobiegania i reagowania na sytuacje awaryjne związane ze środowiskiem. W ramach tej procedury Spółka prowadzi „Rejestr potencjalnych środowiskowych sytuacji awaryjnych”.



PKP CARGO CONNECT

Spółka PKP CARGO CONNECT posiada wdrożoną Politykę Środowiskową. Jednym z jej głównych założeń jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Dodatkowo, zgodnie ze stosowną procedurą ustalane są cele ogólne i szczegółowe oraz plany działania w zakresie realizacji ww. polityki Spółki.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL posiada zintegrowaną politykę zrównoważonego rozwoju i TMS Total (integrated) management system, których zapisy zobowiązują Spółkę do ograniczenia zanieczyszczenia środowiska.

PKP CARGOTABOR

Spółka PKP CARGOTABOR w zakresie zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń dokonuje wymaganych prawem oraz obowiązkami nałożonymi w posiadanych pozwoleńiach środowiskowych badań jakości ścieków, wód opadowych, emisji LZO, emisji zanieczyszczeń gazowych oraz pyłowych z instalacji energetycznego spalania paliw. Ponadto kwestie ograniczania zanieczyszczeń ujęte są w wewnętrznych procedurach środowiskowych obowiązujących w Spółce. Są to m. in. instrukcje postępowania z wyciekami ropopochodnych czy też postępowania na wypadek awarii..

Kontrola ilości zanieczyszczeń poza zlecaniem badań środowiskowych odbywa się również poprzez monitoring zużytych surowców i materiałów na potrzeby prowadzonej działalności.

Pozostałe spółki zależne nie posiadają własnych polityk związanych z zanieczyszczeniami.

Zastępowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych i minimalizowanie ich stosowania oraz stopniowego wycofywania substancji wzbudzających szczególnie duże obawy, w szczególności w odniesieniu do innego niż nieodzwonne zastosowania społecznego oraz w produktach konsumenckich

PKP CARGO SA

W Spółce PKP CARGO obowiązuje wewnętrzna Instrukcja przestrzegania zasad ochrony środowiska. Obejmuje ona między innymi ogólne zasady postępowania z substancjami niebezpiecznymi oraz wyrobami azbestowymi. Zgodnie z tym dokumentem, pracownik może przystąpić do pracy z substancją lub mieszaniną niebezpieczną wyłącznie po wcześniejszym zapoznaniu się z jej kartą charakterystyki oraz kartą techniczną.

Spółka PKP CARGO SA użytkuje:

- ♦ **obiekty oraz lokomotywy zawierające azbest.**
Spółka sukcesywnie prowadzi działania mające na celu jego eliminację (zgodnie z przepisami dyrektywy 76/769/ EWG odnoszącej się do ograniczeń we wprowadzaniu do obrotu i stosowaniu niektórych substancji i preparatów niebezpiecznych, w tym azbestu).
- ♦ **tory kolejowe, których elementem konstrukcji są podkłady kolejowe drewniane nasączone olejem kreozotowym, uznany za substancję niebezpieczną.**
Unia dopuściła stosowanie ww. oleju w instalacjach przemysłowych np. na kolei (Rozporządzenie wykonawcze 2022/1950 w sprawie odnowienia zatwierdzenia kreozotu jako substancji czynnej przeznaczonej do stosowania w produktach biobójczych należących do grupy produktowej). Zakłady Spółki PKP CARGO nie zakupują kreozotu w czystej postaci oraz nie nasączają we własnym zakresie podkładów kolejowych. Zakupowane są jedynie gotowe i nasączone przez producenta podkłady.
Spółka PKP CARGO nie ma konkretnych planów w zakresie zastępowania podkładów kolejowych z kreozotem innymi substancjami. Corocznie przeprowadzane są natomiast remonty uwzględniające wymianę podkładów drewnianych na podkłady strunobetonowe (jeśli jest to uzasadnione i możliwe technologicznie). Całkowita rezygnacja z stosowania podkładów drewnianych jest na chwilę obecną niemożliwa ze względów technologicznych.
- ♦ urządzenia zawierające substancje zubażające warstwę ozonową i fluorowane gazy cieplarniane (HFCs). Urządzenia zawierające czynniki chłodnicze podlegają w Spółce

monitorowaniu. Poszczególne Zakłady sporządzają kwartalne sprawozdania o wyciekach awaryjnych czynników chłodniczych z niniejszych urządzeń. Wielkość emisji przypadkowych jest ujmowana w śladzie węglowym Spółki.

PKP CARGO SERVICE

Spółka PKP CARGO SERVICE posiada procedurę „gotowość na wypadek awarii i reagowanie na awarie, sterowanie „operacyjne”. Celem procedury jest zapewnienie właściwego zapobiegania, reagowania na wypadki przy pracy i sytuacji awaryjne związane ze środowiskiem oraz minimalizowania negatywnego wpływu tych zdarzeń na bezpieczeństwo i zdrowie pracowników oraz środowisko. W ramach procedury Spółka stosuje zasady pozyskiwania, aktualizacji i nadzoru kart charakterystyki substancji i mieszanin, w tym niebezpiecznych oraz szkodliwych. W Spółce prowadzony jest Rejestr substancji niebezpiecznych, mieszanin niebezpiecznych, substancji stwarzających zagrożenie lub mieszanin stwarzających zagrożenie.

PKP CARGO CONNECT

Wdrożona w PKP CARGO CONNECT Polityka środowiskowa nie odnosi się do zastępowania i minimalizowania stosowania substancji niebezpiecznych i potencjalnie niebezpiecznych oraz wycofania substancji wzbudzających szczególnie duże obawy.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W ramach wdrożonej w PKP CARGO INTERNATIONAL zintegrowanej polityki zrównoważonego rozwoju, oraz TMS Spółka zobowiązana jest do ograniczania zanieczyszczenia środowiska, w tym do ograniczania stosowania substancji niebezpiecznych.

PKP CARGOTABOR

Spółka PKP CARGOTABOR w ramach monitoringu substancji potencjalnie niebezpiecznych dokonuje oceny kart charakterystyk substancji niebezpiecznych w ramach postępowań zakupowych.

Pozostałe spółki zależne nie posiadają własnych polityk związanych z zanieczyszczeniami, w związku z tym nie prowadzą działań odnoszących się do zastępowania substancji potencjalnie niebezpiecznych i minimalizowania ich stosowania oraz stopniowego wycofywania.

Unikanie incydentów i sytuacji nadzwyczajnych, a jeśli i kiedy one wystąpią, kontrolowania i ograniczania ich oddziaływania na ludzi i środowisko

PKP CARGO SA

Wdrożona w PKP CARGO SA Polityka w Zakresie Zintegrowanego Systemu Zarządzania obejmuje unikanie incydentów i sytuacji awaryjnych poprzez zapewnienie bezpieczeństwa usług przewozowych oraz działania zapobiegawcze.

Zasady unikania incydentów i sytuacji awaryjnych, działania w sytuacji zagrożenia środowiska i procesy dotyczące postępowania w przypadkach sytuacji awaryjnych są uregulowane przepisami ujętymi w:

- ♦ Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska w PKP CARGO SA
- ♦ Księdze ZSZ (w ramach procesu dot. postępowania w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku) oraz Księdze SMS (procedury zarządzania kryzysowego).

Zgodnie wewnętrznymi instrukcjami obowiązującymi w PKP CARGO SA 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,
- ♦ ochronę środowiska naturalnego.

Podstawowym zabezpieczeniem środowiska przed wyciekami substancji niebezpiecznych jest:

- ♦ w przypadku niebezpiecznych substancji płynnych: składowanie pojemników 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: zastosowanie właściwej izolacji od podłoża oraz zabezpieczenie przed wpływem warunków atmosferycznych.

Instrukcja przestrzegania zasad ochrony środowiska w PKP CARGO SA obejmuje postępowanie podczas wystąpienia szkody w środowisku lub awarii na infrastrukturze kolejowej lub bocznicy kolejowej. Zgodnie z instrukcją, w przypadku incydentu lub awarii mogącej skutkować zanieczyszczeniem środowiska, Spółka PKP CARGO prowadzi nadzór nad miejscem wystąpienia awarii, polegający na:

- ♦ powiadomieniu odpowiednich służb w celu ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko,
- ♦ współpracy z ww. służbami oraz organami ochrony środowiska,
- ♦ analizie przyczyny wystąpienia awarii lub incydentu w celu podjęcia działań zapobiegawczych na przyszłość.

W celu minimalizacji wystąpienia incydentów Spółka PKP CARGO przeprowadza szkolenia maszynistów pod kątem ochrony środowiska, a także dba o stan techniczny urządzeń oraz taboru.

PKP CARGO SERVICE

W ramach wdrożonej w PKP CARGO SERVICE procedury „Gotowość na wypadek awarii i reagowanie na awarie, sterowanie operacyjne”, Spółka zobowiązana jest do:

- ♦ zapewnienia właściwego zapobiegania, reagowania na wypadki przy pracy i sytuacji awaryjne związane ze środowiskiem,
- ♦ minimalizowania negatywnego wpływu ww. zdarzeń na bezpieczeństwo i zdrowie pracowników oraz środowisko.

Celem procedury jest także określenie zasad i sposobu nadzorowania znaczących oraz awaryjnych aspektów środowiskowych (w ramach zapewnienia realizacji założeń wdrożonej Polityki ZSZ oraz programów zarządzania środowiskowego). W związku z tym, Spółka PKP CARGO SERVICE prowadzi:

- ♦ rejestr potencjalnych środowiskowych sytuacji awaryjnych,
- ♦ rejestr potencjalnych miejsc wystąpienia wypadków przy pracy,
- ♦ rejestr substancji niebezpiecznych, mieszanin niebezpiecznych, substancji stwarzających zagrożenie lub mieszanin stwarzających zagrożenie.

PKP CARGO CONNECT

Jednym z założeń przyjętej w PKP CARGO CONNECT polityki środowiskowej jest systematyczna identyfikacja zagrożeń oraz istotnych aspektów środowiskowych. Założenie to realizowane jest w ramach wdrożonych w Spółce procedur:

- ♦ **Identyfikacja i ocena aspektów środowiskach.**
Dotyczy ona identyfikacji, zarządzania oraz określania aspektów środowiskowych. W procesie identyfikacji aspektów środowiskach uwzględnia się m.in. zagrożenia związane z wypadkami środowiskowymi i wpływami wynikającymi lub mogącymi wynikać ze skutków tych incydentów, wypadków i potencjalnych sytuacji nadzwyczajnych.
- ♦ **Ocena ryzyka środowiskowego.**
Celem procedury jest identyfikacja zagrożeń środowiskowych oraz ocena ryzyka z nimi związana.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W ramach wdrożonej w PKP CARGO INTERNATIONAL zintegrowanej polityki zrównoważonego rozwoju, oraz TMS Spółka zobowiązana jest do ograniczania zanieczyszczeń środowiska, w tym do zmniejszania ryzyka wypadków i rozwiązywania ich skutków.

PKP CARGOTABOR

Spółka PKP CARGOTABOR posiada wewnętrzne regulacje dotyczące ochrony przed zanieczyszczeniami, tj. Procedura Postępowania z Odpadami oraz Instrukcję postępowania z instalacjami i urządzeniami powodującymi emisję. Oba dokumenty regulują przede wszystkim kwestie ograniczania zanieczyszczeń, zapobiegania ich powstawaniu oraz ich monitorowaniu.

Pozostałe spółki zależne nie posiadają własnych polityk związanych z zanieczyszczeniami.

Ujawnienie informacji kontekstowych na temat powiązań między wdrażanymi politykami oraz sposobu, w jaki polityki przyczyniają się do realizacji planu działania UE na rzecz zerowego poziomu zanieczyszczeń powietrza, wody i gleby

PKP CARGO SA

Kontekst regulacyjny i programy wspierające zrównoważony transport

Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład to pakiet inicjatyw politycznych, którego celem jest skierowanie UE na drogę transformacji ekologicznej, a ostatecznie – osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Dekarbonizacja gospodarki będzie wspierała rozwój przewozów kolejowych.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

Składa się z 82 inicjatyw, które wyznaczają kierunek prac KE na najbliższe 4 lata. Strategia stanowi podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz zwiększenia odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy. Inicjatywy na których koncentruje się Grupa to:

- ♦ INICJATYWA PRZEWODNIA 3 – bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach (dalsza elektryfikacja transportu kolejowego; w przypadkach, w których nie jest to opłacalne, należy zwiększyć wykorzystanie wodoru).
- ♦ INICJATYWA PRZEWODNIA 4 – ekologizacja transportu towarowego (zwiększenie roli kolei w transporcie: Cel pośredni nr 7: w porównaniu z rokiem 2015 kolejowy ruch towarowy wzrosło do 2030 r. o 50%, a do 2050 r. dwukrotnie).
- ♦ INICJATYWA PRZEWODNIA 8 – Wzmocnienie jednolitego rynku (między innymi inwestycje przeznaczone na sfinansowanie modernizacji flot we wszystkich rodzajach transportu, tak aby zapewnić wdrożenie wariantów technologii nisko i bezemisyjnych, m.in. poprzez modernizację i odpowiednie programy odnowy).

Powiązania między wdrażanymi politykami oraz sposoby w jaki polityki przyczyniają się do realizacji planu działania UE na rzecz zerowego poziomu zanieczyszczeń powietrza, wody i gleby

Kolej to najbardziej zielona gałąź transportu towarów – transport kolejowy ogranicza ślad węglowy sektora transportu, a także zmniejsza emisję pyłów i innych zanieczyszczeń. W związku z tym, działalność PKP CARGO SA tj. przewozy kolejowe wpisuje się w ten sektor. Kolej towarowa może zapewnić najmniej energochłonny i niskoemisyjny transport towarów na lądzie, w związku z czym może mieć wpływ na wspieranie ww. przyjętych w ramach UE strategii i planów dot. ograniczania emisji.

- ♦ W ramach działalności PKP CARGO SA, 90% pracy przewozowej wykonywana jest trakcją elektryczną, co umożliwi stopniowe przechodzenie w kierunku zerowego poziomu zanieczyszczenia powietrza, równoległe ze zmniejszaniem się emisyjności wykorzystywanej energii elektrycznej i wzrostem wykorzystania energii pochodzącej z OZE. Użytkowane pojazdy elektryczne są przyjazne dla środowiska, nie generują emisji w miejscu użytkowania i lokalnie nie powodują smogu, co wpisuje się w plany UE dotyczące zmniejszenia negatywnych skutków zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza.
- ♦ W stosunku do transportu drogowego transport kolejowy naraża na hałas niewielką część populacji. Przewozy towarów w Polsce odbywają się z pominięciem centrów miast i aglomeracji miejskich. W odpowiedzi na przyszłe wymagania technicznej specyfikacji interoperacyjności dotyczącej hałasu emitowanego przez tabor kolejowy. Spółka PKP CARGO SA realizuje program akustycznej modernizacji eksploatowanych wagonów towarowych. Realizowany on jest poprzez wymianę żeliwnych wstawek klocków hamulcowych na wstawki kompozytowe, tzw. wagon „ciche”. Ich ilość sukcesywnie wzrasta, co wpisuje się w plany UE dotyczące zmniejszenia odsetka osób chronicznie dotkniętych hałasem komunikacyjnym.

PKP CARGO CONNECT

Obecnie obowiązująca w PKP CARGO CONNECT polityka środowiskowa nie uwzględnia realizacji planu działania UE na rzecz zerowego poziomu zanieczyszczeń powietrza, wody i gleby.

ESRS E2-2

E2-2 Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem

PKP CARGO SA

W Spółce PKP CARGO wdrożone są odpowiednie procesy i struktury, dotyczące kontroli zanieczyszczeń środowiska naturalnego. Kwestie dot. zanieczyszczeń środowiskowych monitorowane są przez przeszkolonych w tym zakresie pracowników ds. ochrony środowiska odpowiedzialnych m.in. za:

- ♦ gromadzenie i analizę danych o zanieczyszczeniach,
- ♦ sporządzanie szczegółowych raportów dla obszarów działania swoich Zakładów.

Zasoby według stanu na dzień 31.12.2023 r. – pion ochrony środowiska liczył 15 osób.

W ramach pionu funkcjonuje Zespół ds. ochrony środowiska i Zielonego Ładu w Wydziale Energetyki i Utrzymania Zaplecza Technicznego w Biurze Taboru i Wsparcia Technicznego. Jest on odpowiedzialny za przetwarzanie danych dostarczanych przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach ds. Ochrony Środowiska w Zakładach Spółki.

W ramach bieżących zadań, pion ochrony środowiska w Spółce PKP CARGO korzysta z następujących narzędzi informatycznych:

- ♦ specjalistycznego programu do gromadzenia danych o zakresie korzystania ze środowiska, naliczania opłat za gospodarcze korzystanie ze środowiska oraz generowania raportów zgodnie z obowiązującymi wymogami prawa,
- ♦ serwisu internetowego EKOwiedza.com, stanowiącego zbiór aktualnych informacji z zakresu prawa ochrony środowiska i umożliwiającego śledzenie najważniejszych zmian prawnych.

Pracownicy pionu biorą także udział w specjalistycznych szkoleniach z zakresu ochrony środowiska.

PKP CARGO SERVICE

W ramach wdrożonej procedury „Monitorowanie, pomiary i analiza danych” Spółka PKP CARGO SERVICE monitoruje:

- ♦ zużycie paliw,
- ♦ zużycie energii elektrycznej,
- ♦ emisje substancji.

Spółka posiada także:

- ♦ „Plan monitorowania i pomiarów środowiskowych”,
- ♦ „Program realizacji celów Zintegrowanego Systemu Zarządzania”.

PKP CARGO CONNECT

Spółka PKP CARGO CONNECT zgodnie z wdrożoną procedurą „Monitorowanie i pomiary środowiskowe” monitoruje pod kątem zanieczyszczeń następujące wskaźniki środowiskowe:

- ♦ emisje ze spalania paliw przez samochody, jednostki sprzętowe,
- ♦ emisje z magazynowania i przeladunku oleju napędowego,
- ♦ emisje ze spalania paliw w kotłowni na paliwa płynne lub gaz,
- ♦ emisje czynnika chłodniczego,
- ♦ emisje zużycia materiałów tj. farby, rozpuszczalniki, elektrody, druty spawalnicze itp.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL przyjęła do realizacji cele środowiskowe i energetyczne zgodnie z normami ISO 14001 i ISO 50001. Ich realizacja ma na celu zmniejszenie zużycia paliw i zmniejszenie zużycia energii w ramach prowadzonej działalności.

PKP CARGOTABOR

Spółka PKP CARGOTABOR posiada wewnętrzne regulacje dotyczące ochrony przed zanieczyszczeniami, tj. Procedura Postępowania z Odpadami oraz Instrukcję postępowania z instalacjami i urządzeniami powodującymi emisję.

Prowadzony na potrzeby ustawowej sprawozdawczości monitoring zużytych surowców i materiałów z prowadzonej działalności pozwala na określenie poziomów emisji:

1. zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z procesów technologicznych

2. zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z procesów spalania surowców na cele energetyczne
3. zanieczyszczeń ze spalania paliw przez samochody i maszyny i urządzenia.

Jako narzędzie do wyznaczania poszczególnych emisji Spółka PKP CARGOTABOR korzysta z:

- ♦ specjalistycznego programu do gromadzenia danych o zakresie korzystania ze środowiska, naliczania opłat za gospodarcze korzystanie ze środowiska oraz generowania raportów zgodnie z obowiązującymi wymogami prawa,
- ♦ serwisu internetowego EKOwiedza.com, stanowiącego zbiór aktualnych informacji z zakresu prawa ochrony środowiska i umożliwiającego śledzenie najważniejszych zmian prawnych.

Pracownicy ochrony środowiska biorą także udział w specjalistycznych szkoleniach z zakresu ochrony środowiska.

Warstwa w hierarchii łagodzenia skutków, do której można przypisać działania (zanieczyszczenie)

PKP CARGO SA

Spółka PKP CARGO SA przypisała działania do warstwy łagodzenia według poniższej hierarchii:

- a. unikanie zanieczyszczenia, w tym wszelkie stopniowe wycofywanie materiałów lub związków, które mają

negatywne oddziaływanie (zapobieganie zanieczyszczeniu u źródła)

W PKP CARGO SA zasady unikania incydentów i sytuacji awaryjnych oraz działania w sytuacji zagrożenia środowiska są uregulowane przepisami wewnętrznymi, w tym w Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska. Określa ona szczegółowe zasady eksploatacji instalacji powodujących emisje oraz zasady postępowania z substancjami niebezpiecznymi. W ramach ustanowionych zasad działania w sytuacji zagrożenia środowiska uwzględniono m.in.:

- ♦ zapobieganie i naprawę szkód w środowisku,
- ♦ postępowanie podczas wystąpienia szkody w środowisku lub ryzyka poważnej awarii na infrastrukturze kolejowej lub bocznic kolejowej.

Procesy dotyczące postępowania w przypadkach sytuacji awaryjnych opisane zostały także w Księdze ZSZ (w ramach procesu dot. postępowania w przypadku zagrożenia szkodą w środowisku) oraz Księdze SMS (procedury zarządzania kryzysowego).

Spółka PKP CARGO SA organizuje dodatkowo szkolenia dla pracowników (w tym maszynistów) z zakresu ochrony środowiska, a także dba o stan techniczny urządzeń oraz taboru.

- b. zmniejszanie zanieczyszczenia, w tym: wszelkie stopniowe wycofywanie materiałów lub związków; spełnienie wymogów wykonawczych, takich jak wymogi dotyczące najlepszych dostępnych technik (BAT); lub uwzględnienie kryteriów zasady „nie czyń poważnych szkód” w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu i jego kontroli zgodnie

z rozporządzeniem w sprawie systematyki i jego aktami delegowanymi (minimalizacja zanieczyszczenia);

Żadna z instalacji eksploatowanych w PKP CARGO SA nie wymaga uzyskania pozwolenia zintegrowanego i zastosowania wymogów dotyczących najlepszych dostępnych technik (BAT).

PKP CARGO SA użytkuje obiekty oraz lokomotywy zawierające azbest. Spółka sukcesywnie prowadzi działania w kierunku jego eliminacji. Ustawowy termin całkowitego usunięcia azbestu to 31.12.2032 r.

- c. przywracanie, regeneracja i przekształcanie ekosystemów, w których wystąpiło zanieczyszczenie (kontrola oddziaływania zarówno regularnych działań, jak i incydentów).

W PKP CARGO SA zasady działania w sytuacji zanieczyszczenia środowiska są uregulowane przepisami wewnętrznymi, w tym w Instrukcji przestrzegania zasad ochrony środowiska. Określa ona szczegółowe zasady działania w sytuacji zagrożenia środowiska, w tym m.in.:

- ♦ zapobieganie i naprawę szkód w środowisku,
- ♦ postępowanie podczas wystąpienia szkody w środowisku lub ryzyka poważnej awarii na infrastrukturze kolejowej lub bocznic kolejowej,
- ♦ postępowanie w przypadku stwierdzenia historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi.





Spółka PKP CARGO prowadzi remediację zanieczyszczeń historycznych w dwóch lokalizacjach:

1. Zakład Południowy – remediacja zaplanowana na lata 2022-2030.
2. Zakład Zachodni – remediacja rozpoczęta w marcu 2021 r. Zakład będzie prowadził prace bioremediacyjne do końca 2025 r.

Na wniosek Urzędu Miasta, w 2023 roku Zakład Wschodni przeprowadził badania gruntu na zawartość substancji ropopochodnych w rejonie byłej stacji paliw w Kielcach. Z prac został sporządzony raport. Przyjęte i zatwierdzone wyniki badań obligują Zakład do prowadzenia dalszych prac monitoringowych w 2024 roku.

Działania związane z zanieczyszczeniem rozciągają się na zaangażowanie w łańcuch wartości wyższego/niższego szczebla

PKP CARGO SA

W 2023 roku działaniem realizowanym przez PKP CARGO SA, związanym z zanieczyszczeniem, które rozciąga się na zaangażowanie w łańcuchu wartości była realizacja wymogu zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska przez podmioty prowadzące prace na terenie Spółki. Były one zobowiązane do podpisania protokołu koordynacyjnego informującego o zasadach ochrony środowiska (oszczędne stosowanie paliw, ograniczanie zbędnej emisji) i wyznaczenia osoby zobowiązanej do monitorowania stanu bezpieczeństwa prac.

Informacje o planach działania, które zostały wdrożone na poziomie lokalizacji (zanieczyszczenie)

PKP CARGO SA

Spółka PKP CARGO SA prowadzi remediację zanieczyszczeń historycznych w dwóch lokalizacjach:

1. Zakład Południowy – remediacja zaplanowana na lata 2022-2030. W ramach realizowanych prac:
 - ♦ w roku 2022 wykonano I ETAP – Remediacja EX SITU oraz prace instalacyjne i eksploatacyjne,
 - ♦ w roku 2023 rozpoczęto II ETAP – Remediacja IN-SITU.

Zakres wykonanych prac na terenie zakładowej stacji paliw w Żurawicy obejmował: przygotowanie terenu do remediacji IN-SITU, badania laboratoryjne próbek gleby i ziemi, aplikacja biopreparatu, monitoring wolnego produktu naftowego w otworach technologicznych, szczyrpywanie wolnej fazy produktu naftowego wraz z opracowaniem dwóch sprawozdań z każdego cyklu.

2. Zakład Zachodni – remediacja rozpoczęta w marcu 2021 r. Na czas sporządzenia raportu prowadzone były prace bioremediacyjne polegające na zraszaniu terenów zielonych gotowym biopreparatem oraz poprzez iniekcję do otworów aplikacyjnych. Prace te będą wykonywane każdego roku trwania remediacji tj. do końca 2025 r.

PKP CARGO SERVICE

Spółka PKP CARGO SERVICE w ramach wdrożonych procedur w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania monitoruje aspekty środowiskowe dla wszystkich lokalizacji. W cyklach miesięcznych monitorowane są aspekty dotyczące zużycia:

- ♦ paliw,
- ♦ energii elektrycznej,
- ♦ substancji chemicznych,
- ♦ materiałów spawalniczych i innych dotyczących emisji do powietrza.

PKP CARGO CONNECT

Zgodnie z obowiązującą w PKP CARGO CONNECT procedurą dotyczącą monitorowania i pomiarów środowiskowych, pod kątem zanieczyszczeń monitorowane są wskaźniki:

- ♦ zużycie energii elektrycznej,
- ♦ zużycie paliw na cele grzewcze i wytworzenie energii cieplnej,
- ♦ zrzuty ścieków oraz zlecają wykonanie przeglądu urządzeń oczyszczających,
- ♦ łączna liczba i objętość wycieków,
- ♦ zużycie paliw przez samochody, jednostki sprzętowe, urządzenia,
- ♦ zużycie czynnika chłodniczego,
- ♦ zużycie materiałów (farby, rozpuszczalniki, elektrody, druty spawalnicze).

Na podstawie uzyskanych danych PKP CARGO CONNECT oblicza emisje:

- ♦ ze spalania paliw przez samochody, jednostki sprzętowe,
- ♦ z magazynowania i przeładunku oleju napędowego,
- ♦ ze spalania paliw w kotłowni na paliwa płynne lub gaz,
- ♦ czynnika chłodniczego,
- ♦ zużycia materiałów tj. farby, rozpuszczalniki, elektrody, druty spawalnicze.

i przygotowuje sprawozdanie dla poszczególnych jednostek organizacyjnych do Krajowej Bazy o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji (KOBIZE).

PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL dla poszczególnych operacji opracowywane są cele środowiskowe i energetyczne.

PKP CARGOTABOR

Spółka PKP CARGOTABOR posiada wewnętrzne regulacje dotyczące ochrony przed zanieczyszczeniami, tj. Procedura Postępowania z Odpadami oraz Instrukcję postępowania z instalacjami i urządzeniami powodującymi emisję.

Komórka ochrony środowiska uczestniczy w procesach:

3. planowania i realizowania inwestycji i remontów mając tym samym wpływ na realizację zadań ograniczających emisję zanieczyszczeń
4. zakupowym, uzgodnieniu podlegają przede wszystkim materiały zawierające substancje niebezpieczne oraz spełnianie przez oferentów nakładanych wymogów środowiskowych, tj. posiadanie pozwoleń dotyczących prowadzonych działalności
5. finansowym, poprzez planowanie kosztów związanych z ochroną środowiska

Mierniki i cele

W zakresie ochrony przed zanieczyszczeniami, celem jest minimalizacja wprowadzania zanieczyszczeń do środowiska i dotrzymanie obowiązujących w tym zakresie wartości normatywnych, określonych w przepisach szczegółowych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych zgód i pozwoleń emisyjnych.

ESRS E2-3

Cele związane z zanieczyszczeniem

Śledzenie skuteczności polityk i działań poprzez cele

PKP CARGO SA

Spółka PKP CARGO określiła podstawowe cele w zakresie zarządzania środowiskowego zapobiegającego zanieczyszczeniom:

- ♦ realizacja zadań w zakresie przewozu towarów z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska naturalnego (w szczególności zapewnienia bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych),
- ♦ dążenie do spełnienia wymogów wynikających z przepisów prawa krajowego i Unii Europejskiej, dotyczących

użytkowania infrastruktury technicznej i zaplecza w celu ograniczenia emisji do środowiska.

Skuteczność działań i polityk śledzona jest w Spółce poprzez przeprowadzanie kwartalnych ocen zgodności prawnej, opartych o:

- ♦ sprawdzenie czy wprowadzanie zanieczyszczeń do środowiska nie przekracza dopuszczalnych norm i jest zgodne z zapisami wydanych decyzji i zgód środowiskowych,
- ♦ ocenę posiadania wszystkich zgód i pozwoleń na korzystanie ze środowiska w stosunku do obowiązujących wymogów prawnych,
- ♦ przegląd wyników zewnętrznych i wewnętrznych kontroli i audytów, skarg złożonych przez podmioty zewnętrzne, kar nałożonych na Spółkę oraz wszelkich innych nieprawidłowości w ochronie środowiska.

Dodatkowo, cele roczne w zakresie zarządzania środowiskowego zapobiegającego zanieczyszczeniom ustalone i rozliczane są w rocznym Raporcie o stanie ochrony środowiska i klimatu.



PKP CARGO SERVICE

PKP CARGO SERVICE posiada wdrożoną procedurę „Monitorowanie, pomiary i analiza danych”, w ramach której określone zostały cele środowiskowe. Spółka określa cele strategiczne oraz operacyjne. Cele z zakresu Zintegrowanego Systemu Zarządzania ujęte zostały w dokumencie „Program Realizacji Celów Zintegrowanego Systemu Zarządzania”.

PKP CARGO CONNECT

Spółka PKP CARGO CONNECT posiada wdrożoną procedurę „Wyznaczanie celów i planowanie działań”, zgodnie z którą ustalane są cele ogólne i szczegółowe oraz plany działania realizacji Polityki Środowiskowej Spółki.

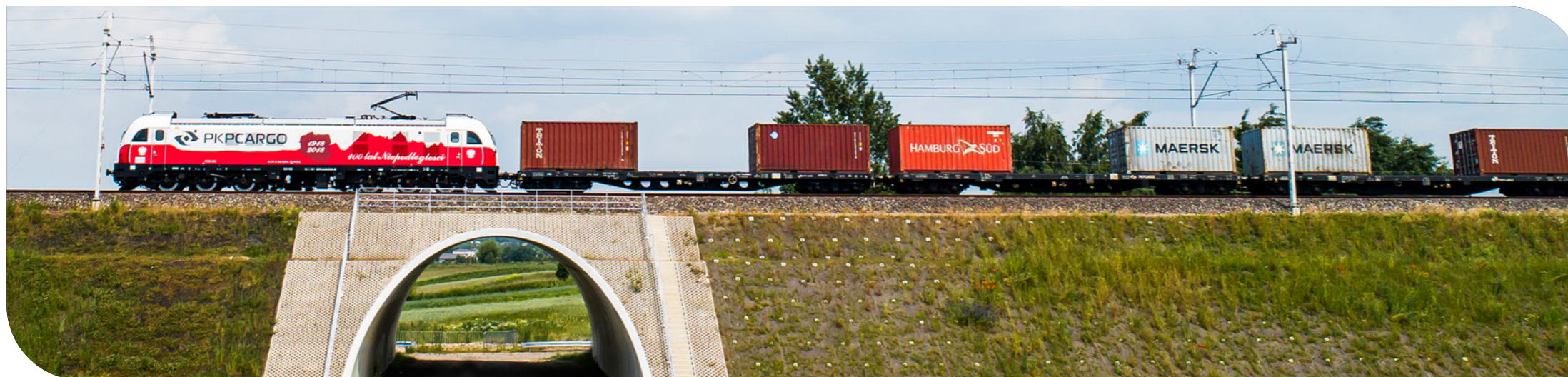
PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL realizacja poszczególnych celów, ustalonych w oparciu o wdrożoną w Spółce zintegrowaną politykę jest regularnie monitorowana.

PKP CARGOTABOR

W ramach śledzenia skuteczności obowiązujących procedur, w Spółce dokonywane są:

1. cykliczne przeglądy posiadanych pozwoleń środowiskowych w ramach wypełniania obowiązków w nich zawartych
2. kontrole organów zewnętrznych dotyczące przestrzegania w Spółce przepisów prawa
3. audyty wewnętrzne
4. przeglądy wewnętrzne poszczególnych zakładów/sekcji wykonywane przez pracowników ochrony środowiska



Ujawnienie, czy i w jaki sposób cel odnosi się do:

Zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń powietrza i odpowiednich ładunków specyficznych

PKP CARGO SA

Spółka PKP CARGO emituje do powietrza zanieczyszczenia wynikające głównie z działalności obejmującej:

- ◆ eksploatację lokomotyw spalinowych i floty samochodowej (emisje bezpośrednie, pozainstalacyjne, niewymagające wykonywania pomiarów emisji)

Cele w zakresie zapobiegania odnoszą się do modernizacji posiadanych lokomotyw spalinowych, mające na celu zmniejszanie zużycia paliwa i emisji do powietrza (emisje wyliczane dla ładunków takich jak: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu; tlenek węgla, pyły, węglowodory);

- ◆ eksploatację lokomotyw elektrycznych i zużycia energii elektrycznej nietrakcyjnej (emisje pośrednie ze zużycia zakupywanej energii).

Możliwość ograniczenia emisji pośrednich jest ściśle uzależniona od stosowanego miks energetycznego dostawców PKP CARGO SA. Duży udział wysokoemisyjnych źródeł energii powoduje zwiększenie emisji pośrednich (emisje są wyliczane dla ładunków takich jak: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu; pyły ze spalania paliw);

- ◆ stosowanie paliw grzewczych we własnych źródłach (emisje bezpośrednie, nie wymagające wykonywania pomiarów emisji).

Cele PKP CARGO SA w tym zakresie odnoszą się do realizacji lokalnych uchwał antysmogowych (emisje wyliczane dla ładunków takich jak: dwutlenek siarki, tlenków azotu; tlenek węgla, pyły);

- ◆ procesy technologiczne (emisje z lakierowania, malowania, spawania, przeładunku paliw itp.).

Celem jest unowocześnianie zaplecza uwzględniające środki i technologie eliminujące zagrożenie u źródła np. wyposażenie punktów przeładunku i dystrybucji paliw w tace odciekowe, separatory substancji ropopochodnych, wyposażenie magazynów w dwupłaszczowe zbiorniki do przechowywania olejów itp. PKP CARGO S.A. prowadzi również remediacje dla gruntów zanieczyszczonych historycznie.

PKP CARGO SERVICE

Przyjęty w PKP CARGO SERVICE program realizacji celów na rok 2023 obejmował zapobieganie powstawania zanieczyszczeń do powietrza, w tym:

- ◆ wprowadzanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych służących redukcji zapotrzebowania na energię elektryczną,
- ◆ zmniejszenia emisji CO₂ oraz zużycia paliw,
- ◆ ekologicznej gospodarki odpadami.

Zaplanowana została m.in. wymiana źródła ciepła na kocioł o wyższej klasie energetycznej lub na kocioł elektryczny.

PKP CARGO CONNECT

Przyjęty przez PKP CARGO CONNECT w 2023 roku plan działań osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska nie uwzględniał celu do zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń powietrza i odpowiednich ładunków specyficznych.

PKP CARGO CONNECT zgodnie z przyjętym w Spółce harmonogramem monitorowania i pomiarów środowiskowych na bieżąco monitoruje natomiast nw. wskaźniki zanieczyszczeń dot. emisji:

- ◆ ze spalania paliw przez samochody, jednostki sprzętowe,
- ◆ z magazynowania i przeładunku oleju napędowego,
- ◆ ze spalania paliw w kotłowni na paliwa płynne lub gaz,
- ◆ czynnika chłodniczego,
- ◆ zużycia materiałów tj: farby, rozpuszczalniki, elektrody, druty spawalnicze.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Przyjęte w PKP CARGO INTERNATIONAL cele ukierunkowane na zmniejszenie zużycia energii mają pozytywny wpływ na redukcję zanieczyszczeń powietrza.

PKP CARGOTABOR

W zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza z procesów technologicznych wyróżnia się:

- ◆ emisję niezorganizowaną, w ramach której Spółka prowadzi monitoring zużycia surowców z procesów produkcyjnych (tj. malowanie, spawanie, czyszczenie części i podzespołów) oraz sporządza sprawozdania w tym zakresie.

- ◆ emisję zorganizowaną, w ramach której Spółka uzyskuje pozwolenia na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza, co poprzedzone jest opracowaniem operatów powietrza lub dokonaniem zgłoszeń danych instalacji. Ponadto, pracownicy Spółki realizują określone w pozwoleniach obowiązki tj. przeprowadzanie badań emisji. Jednocześnie prowadzą monitoring zużycia surowców w instalacjach oraz sporządzają sprawozdania w tym zakresie.
- ◆ emisję ze spalania paliw w kotłowniach, w ramach której Spółka sprawdza konieczność uzyskania pozwolenia na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza lub dokonuje zgłoszenia instalacji. W celu uzyskania stosownego pozwolenia opracowuje operat ochrony powietrza. Ponadto, pracownicy Spółki realizują określone w pozwoleniach obowiązki (tj. przeprowadzanie badań emisji oraz przekazywanie wyników do WIOŚ). Jednocześnie prowadzą monitoring zużycia surowców w instalacjach oraz sporządzają sprawozdania w tym zakresie.
- ◆ emisję ze spalania paliw przez samochody, w ramach której Spółka prowadzi monitoring zużycia paliw oraz sporządza sprawozdania w tym zakresie.

Ponadto udział komórki ochrony środowiska w planowaniu inwestycji pozwala na realizację zadań ograniczających emisję, tj. budowa kabin lakierniczych czy też wynikających w przepisów prawa, tj. wymiany kotłów na kotły o wyższych klasach energetycznych czy też zmiany czynników grzewczych z węgla na niskoemisyjne.

Zapobiegania i kontroli emisji do wody i odpowiednich ładunków specyficznych

PKP CARGO SA

W ramach prowadzonej działalności Spółka PKP CARGO użytkuje tereny o nawierzchni trwałej, z których:

- ◆ odprowadzane są do wód i ziemi wody roztopowe i opadowe
- ◆ odprowadzane są ścieki do wód otwartych.

Ze względu na charakter prowadzonej działalności, Spółka może wprowadzać w ściekach i wodach węglowodory ropopochodne. Niemniej jednak, w celu zapobiegania zanieczyszczeniom, PKP CARGO SA:

- ◆ stosuje tace odciekowe w miejscach emisji (stacje paliw) i separatory substancji ropopochodnych,
- ◆ monitoruje skuteczność ww. urządzeń (kontrola eksploatacji),

- ◆ gromadzi dokumentację poświadczającą właściwy nadzór nad urządzeniami oczyszczającymi ścieki (zeszyty eksploatacji),
- ◆ prowadzi przeglądy budowlane kanalizacji,
- ◆ zleca badania ścieków zgodnie z decyzjami i zawartymi umowami na odprowadzanie ścieków.
- ◆ zbiera informacje na temat jakości ścieków wprowadzanych do wód otwartych i do ziemi (rowy melioracyjne).

PKP CARGO SERVICE

Przyjęty w PKP CARGO SERVICE program Realizacji Celów na rok 2023 nie obejmował celów z zakresu emisji do wody.

PKP CARGO CONNECT

Przyjęty przez PKP CARGO CONNECT w 2023 roku plan działań osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska nie uwzględniał celu dot. zapobiegania i kontroli emisji do wody i odpowiednich ładunków specyficznych.

PKP CARGO CONNECT zgodnie przyjętym w Spółce harmonogramem monitorowania i pomiarów środowiskowych na bieżąco monitoruje natomiast zrzuty ścieków oraz zleca przegląd urządzeń oczyszczających.

Zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń gleby i odpowiednich ładunków specyficznych

PKP CARGO SA

W ramach prowadzonej przez PKP CARGO SA działalności, istnieje ryzyko wystąpienia awarii przebiegającej z niezamierzonym wprowadzeniem do środowiska węglowodorów ropopochodnych lub innych substancji niebezpiecznych. Przewóz towarów niebezpiecznych jest monitorowany przez Spółkę ilościowo oraz jakościowo, a dane przedstawiane są w corocznych w raportach.

Spółka PKP CARGO przyjęła w ramach celu w zakresie odpowiedzialnego działania w obszarze ochrony środowiska prowadzenie bezpiecznego przewozu towarów przy użyciu taboru spełniającego wymogi środowiskowe. W związku z tym, Spółka inwestuje w:

- ◆ zakupy nowego taboru,
- ◆ modernizację użytkowanego taboru,
- ◆ zaplecze utrzymaniowe i naprawcze,
- ◆ wyposażenie techniczne do diagnostyki taboru kolejowego.

Celem ww. działań jest uzyskanie wysokich standardów utrzymania taboru i ochrona środowiska przed ewentualnymi skutkami awarii, obejmujące m.in.:

- ◆ odpowiednie postępowanie z wytworzonymi odpadami,
- ◆ stosowanie na oleje przetworzone zbiorników dwupłaszczowych z detekcją wycieków,
- ◆ wyposażenie w apteczki ekologiczne,
- ◆ instalowanie tac odciekowych oraz separatorów substancji ropopochodnych.

W PKP CARGO SA za zapobieganie i kontrolę zanieczyszczeń odpowiedzialne jest Biuro Przewozów PKP CARGO SA, do którego obowiązków należą m.in. ustalenie planu pracy w zakresie podwyższenia jakości i bezpieczeństwa przewozów TN. Osoby na stanowiskach ds. ochrony środowiska włączają się do działań (udział w komisjach i postępowaniu administracyjnym) w przypadku stwierdzenia zanieczyszczenia środowiska oraz prowadzą działania profilaktyczne w zakresie przygotowania materiałów szkoleniowych przeznaczonych dla maszynistów.

PKP CARGO SERVICE

Wdrożony w PKP CARGO SERVICE program realizacji celów na rok 2023 obejmował emisje do gleby. Cel obejmował zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska w czasie realizacji:

- ◆ usług obsługi bocznic kolejowych,
- ◆ przewozów rzeczy,
- ◆ usług w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym zabezpieczenia podłoża przed wyciekami oleju, paliw i innych cieczy ropopochodnych poprzez tworzenie miejsc postoju lokomotyw (wyposażenie wybranych lokalizacji Spółki w sorpcyjne maty torowe).

PKP CARGO CONNECT

Przyjęty w PKP CARGO CONNECT plan działań osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska w roku 2023 r. nie uwzględniał celu w zakresie zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń gleby i odpowiednich ładunków specyficznych.

PKP CARGO CONNECT zgodnie z przyjętym w Spółce harmonogramem monitorowania i pomiarów środowiskowych na bieżąco monitoruje natomiast łączną liczbę i objętość wycieków tj.:

- ◆ wyciek płynów eksploatacyjnych z maszyn i pojazdów podczas realizacji prac (Terminale),
- ◆ wyciek substancji niebezpiecznych (np. płynów eksploatacyjnych z pojazdów) na terenie Spółki,



- ◆ wycieki substancji niebezpiecznych w wyniku wypadku komunikacyjnego,
- ◆ wycieki oleju napędowego i opałowego przy przeładunku paliw z cystern do miejsc magazynowania,
- ◆ wycieki oleju napędowego podczas tankowania maszyn roboczych.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL w roku 2023 r. nie realizowała celu w zakresie zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń gleby i odpowiednich ładunków specyficznych.

PKP CARGOTABOR

W zakresie zapobiegania i kontroli emisji do wody i odpowiednich ładunków specyficznych w Spółce PKP CARGOTABOR wykonywane są badania jakości i ilości wody.

Spółka eksploatuje jedno ujęcie wody powierzchniowej. Posiada pozwolenie wodnoprawne oraz sporządza sprawozdania w tym zakresie.

Substancji potencjalnie niebezpiecznych i substancji wzbudzających szczególnie duże obawy

PKP CARGO SA

W ramach prowadzonej działalności PKP CARGO SA użytkuje obiekty oraz lokomotywy zawierające azbest. Spółka sukcesywnie prowadzi działania w kierunku jego eliminacji, które realizowane przez wyspecjalizowane firmy zewnętrzne. Jednocześnie Spółka zobowiązana jest do przedstawiania właściwym marszałkom województw sprawozdania informującego o ilości azbestu znajdującego się na użytkowanych obiektach i urządzeniach urzędniczych oraz o ilości azbestu usuniętego. W ramach przygotowania sprawozdania dokonywana jest ocena w kontekście stanu i możliwości bezpiecznego użytkowania wyrobów azbestowych.

Spółka PKP CARGO nie wytwarza i nie przetwarza substancji wzbudzających szczególnie duże obawy.

PKP CARGO SERVICE

Przyjęty w PKP CARGO SERVICE program realizacji celów na rok 2023 nie obejmował emisji substancji potencjalnie niebezpiecznych i substancji wzbudzających szczególnie duże obawy.

PKP CARGO CONNECT

Przyjęty w PKP CARGO CONNECT plan działań osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska w roku 2023 r. nie uwzględniał celu z zakresu zapobiegania i kontroli substancji potencjalnie niebezpiecznych i substancji wzbudzających szczególnie duże obawy.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL w roku 2023 r. nie realizowała celu w zakresie zapobiegania i kontroli substancji potencjalnie niebezpiecznych i substancji wzbudzających szczególnie duże obawy.

PKP CARGOTABOR

Spółka raportuje informację o wyrobach zawierających azbest do właściwych Urzędów Marszałkowskich oraz dokonuje usuwania azbestu w ramach prowadzonej działalności podczas napraw lokomotyw.

Ujawnienie, czy cel związany z zanieczyszczeniem jest obowiązkowy (wymagany przez prawodawstwo)/dobrowolny

PKP CARGO SA

Spółka PKP CARGO nie przyjęła celów dobrowolnych związanych z zanieczyszczeniem. Opisane we wcześniejszych ujawnieniach cele związane z uzyskaniem pełnej zgodności z przepisami prawa są obowiązkowe i wynikają z obowiązujących regulacji (w tym cele dot. emisji zanieczyszczeń zgodnie z obowiązującymi dopuszczalnymi wskaźnikami emisji oraz posiadanie wszystkich wymaganych pozwoleń i zgłoszeń emisyjnych). Cele związane z uzyskaniem pełnej zgodności z przepisami prawa są obowiązkowe.

PKP CARGO SERVICE

Cele przyjęte i realizowane przez Spółkę PKP CARGO SERVICE w ramach „Programu Realizacji Celów” na rok 2023 były dobrowolne i nie były wymagane przepisami prawa.

PKP CARGO CONNECT

Przyjęty w PKP CARGO CONNECT plan działań osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska w roku 2023 r. nie uwzględniał celu związanego z zanieczyszczeniem.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Przyjęty przez PKP CARGO INTERNATIONAL cel związany z zanieczyszczeniem jest dobrowolny.

Ujawnienie, czy cel związany z zanieczyszczeniem odnosi się do niedociągnięć związanych z kryteriami istotnego wkładu w zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrolę

PKP CARGO SERVICE

Przyjęte w PKP CARGO SERVICE cele nie uwzględniają kryterium istotnego wkładu w zapobieganie zanieczyszczeniom.

PKP CARGO CONNECT

Przyjęty w PKP CARGO CONNECT plan działań osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska w roku 2023 r. nie uwzględniał celu związanego z zanieczyszczeniem, który odnosi się do niedociągnięć związanych z kryteriami istotnego wkładu w zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrolę.

Informacje o celach, które zostały wdrożone na poziomie zakładu (zanieczyszczenie)

PKP CARGO SA

Realizowane przez spółkę PKP CARGO działania w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniom są wskazywane przez poszczególne Zakłady PKP CARGO SA i raportowane w rocznym Raporcie o stanie ochrony środowiska i klimatu za całą Spółkę.

ESRS E2-4

Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby

Emisje do powietrza według zanieczyszczeń w PKP CARGO S.A.

Emisje ze spalania stacjonarnego

Lp	Substancja	Wielkość emisji z kotłowni na paliwa płynne i gazowe [Mg]		Wielkość emisji z kotłowni na paliwa stałe [Mg]	
		2022	2023	2022	2023
1.	dwutlenek siarki	1,8	3,9	7,9	10,9
2.	dwutlenek azotu	3,2	4,1	2,2	3,5
3.	tlenek węgla	0,8	1,8	61,2	90,6
4.	benzoalfapiren	0,0	0,0	0,0	0,0
5.	pył	0,5	0,1	8,3	9,5
6.	sadza	0,0	0,0	2,7	1,1

Emisje ze spalania mobilnego

Lp	Substancja	Wielkość emisji z lokomotyw spalinowych [Mg]		Wielkość emisji z parowozów [Mg]		Wielkość emisji z samochodów i maszyn roboczych [Mg]	
		2022	2023	2022	2023	2022	2023
1.	dwutlenek siarki	0,4	0,3	0,5	0,6	0,0	0,0
2.	dwutlenek azotu	888,9	691,8	0,1	0,1	17,2	16,7
3.	tlenek węgla	290,6	219,0	8,1	9,7	24,1	25,6
4.	benzoalfapiren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5.	pyły	66,9	52,0	0,8	1,0	1,0	1,0
6.	NMVOG	117,0	88,0	0,0	0,0	3,3	3,4



Emisje procesowe (procesy technologiczne i dezynfekcja)

Lp	Substancja	Wielkość emisji z procesów technologicznych i dezynfekcji [kg]	
		2022	2023
1.	dwutlenek siarki	11 463,1	7 058,9
2.	dwutlenek azotu	1 620,3	1 055,3
3.	tlenek węgla	245,7	162,3
4.	ksylen	5 851,2	8 978,1
5.	benzen	0,1	0,1
6.	pozostałe NMLZO	48 233,5	45 384,3
7.	ołów (jako suma ołowiu i jego związków w pyle)	1,0	3,6
8.	cynk (jako suma cynku i jego związków w pyle)	0,8	1,1
9.	pyły krzemowe	20,6	13,8
10.	pyły pozostałe	825,8	742,9

Suma emisji bezpośrednich do powietrza

Lp	Substancja	Wielkość emisji [Mg]	
		2022	2023
1.	dwutlenek siarki	22,2	22,7
2.	dwutlenek azotu	913,3	717,3
3.	tlenek węgla	385,1	346,9
4.	benzoalfapiren	0,0	0,0
5.	ksylen	5,9	9,0
6.	benzen	0,0	0,0
7.	pozostałe NMLZO	168,5	136,7
8.	ołów (jako suma ołowiu i jego związków w pyle)	0,0	0,0
9.	cynk (jako suma cynku i jego związków w pyle)	0,0	0,0
10.	pyły krzemowe	0,0	0,0
11.	pyły pozostałe	81,00	65,41

Emisje zanieczyszczeń pośrednich z zakupionej energii elektrycznej i ciepła w PKP CARGO S.A.

Lp	Substancja	Wielkość emisji pośredniej [Mg]					
		ze zużycia energii trakcyjnej		ze zużycia energii nietrakcyjnej		ze zużycia ciepła	
		2022	2023	2022	2023	2022	2023
1.	dwutlenek azotu	1 152,0	983,5	8,0	8,0	11,9	12,7
2.	tlenek węgla	1 518,6	1 296,4	9,2	11,9	10,8	9,9
3.	pyły ze spalania paliw	26,2	22,4	0,6	0,5	1,1	1,2



Emisje zanieczyszczeń do wód otwartych i ziemi w PKP CARGO S.A.

Parametr	Zakład Południowy					
	Zakład Zachodni Szczecin – emisje do rzeki Parnicy (woda)		Zabrzeg Czarnolesie – emisje do rzeki Borówka (woda)		Żurawica – emisje do potoku Walawa i rzeki San (woda)	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
BZT5 [kg]	64,4	134,5	1,0	1,0	82,3	32,5
CHZT [kg]	826,9	807,1	5,6	4,4	306,2	221,2
Zawiesina [kg]	491,9	409,7	0,8	0,8	49,7	38,3
Suma chlorków i siarczanów [kg]	6 465,0	5 816,6	5,2	3,7	264,3	178,3
Azotany [kg]	390,9	533,6	2,9	2,7	0,0	0,0
Fosforany [kg]	2,1	2,4	0,2	0,2	0,0	0,0
WWA [kg]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nikiel i jego związki [kg]	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Kadm i jego związki [kg]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Miedź [kg]	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Ołów [kg]	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Cynk [kg]	0,8	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0

Zakład Dolnośląski Kamieniec Żąbkowicki – emisje do rowu melioracyjnego (gleba)		Zakład Centralny Kutno - emisje do rowu melioracyjnego (gleba)		Suma	
2022	2023	2022	2023	2022	2023
104,0	58,5	0,4	0,2	252,1	226,6
226,5	156,3	2,8	2,9	1 368,0	1 192,0
57,4	43,2	0,7	0,6	600,5	492,6
nie badano	nie badano	17,1	11,0	6 751,6	6 009,7
nie badano	nie badano	nie badano	nie badano	393,9	536,3
nie badano	nie badano	nie badano	nie badano	2,3	2,6
nie badano	nie badano	nie badano	nie badano	0,0	0,0
nie badano	nie badano	0,0	0,0	0,3	0,2
nie badano	nie badano	0,0	0,0	0,0	0,0
nie badano	nie badano	0,0	0,0	0,5	0,5
nie badano	nie badano	0,0	0,0	0,2	0,2
nie badano	nie badano	0,1	0,0	0,8	0,4
				9 370,0	8 461,0

Wytworzone mikrodrobiny plastiku

Grupa PKP CARGO ze względu na charakter prowadzonej działalności (tj. transport kolejowy), w ramach której nie są wytwarzane mikrodrobiny plastiku, nie monitoruje ich emisji.

Zużyte mikrodrobiny plastiku

Grupa PKP CARGO ze względu na charakter prowadzonej działalności (tj. transport kolejowy), w ramach której nie są wytwarzane mikrodrobiny plastiku, nie monitoruje ich emisji.

Zmiany w czasie (zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby)

PKP CARGO SA

Wielkość emisji do środowiska uzależniona jest od natężenia i charakteru realizowanych przez PKP CARGO SA w danym roku procesów utrzymaniowo – naprawczych oraz przewozowych. Spadek emisji zanieczyszczeń w 2023 roku w stosunku do 2022 roku, wynika ze zmniejszenia pracy przewozowej.

Metodologia pomiaru (zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby)

PKP CARGO SA

PKP CARGO SA oblicza wielkość emisji do powietrza na podstawie ilości zużytych paliw i materiałów. Do wyliczeń emisji Spółka wykorzystuje oprogramowanie Centralny System Informacji o Środowisku. Do wyliczania emisji stosowane są dostępne wskaźniki literaturowe, w tym wskaźniki:

- ♦ z opracowań udostępnionych w ramach KOBIZE,
- ♦ opublikowane w EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook 2023
- ♦ specyficzne pochodzące z dostępnych kart charakterystyki zużywanych substancji.

Dane o emisji zanieczyszczeń do wód otwartych i ziemi (rowy melioracyjne) obliczane są na podstawie ilości odprowadzanych ścieków i wyników przeprowadzonych analiz.

PKP CARGO SERVICE

Spółka PKP CARGO SERVICE oblicza wielkość emisji do powietrza na podstawie wskaźników:

- ♦ z opracowań udostępnionych w ramach Krajowej bazy o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji (KOBIZE),
- ♦ emisyjności CO₂, SO₂, NO_x, CO i pyłu całkowitego dla energii elektrycznej na podstawie informacji zawartych w Krajowej bazie o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji (KOBIZE),
- ♦ emisji zanieczyszczeń ze spalania paliw dla źródeł o nominalnej mocy cieplnej do 5 MW, zastosowanych do automatycznego wyliczenia emisji w raporcie do Krajowej bazy KOBIZE.

PKP CARGO TERMINALE

Spółka PKP CARGO Terminale przeprowadza monitorowanie wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza na podstawie dostępnych wskaźników:

- ♦ w ramach Krajowej bazy o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji (KOBIZE),
- ♦ emisji zanieczyszczeń ze spalania paliw dla źródeł o nominalnej mocy cieplnej do 5 MW, zastosowanych do automatycznego wyliczenia emisji w raporcie do Krajowej bazy KOBIZE.

CARGOTOR

Na zlecenie CARGOTOR pomiaru zanieczyszczenia powietrza dokonuje wyspecjalizowany podmiot pełniący okresowo funkcję inspektora ochrony, który na podstawie uzyskanych danych o ilości m. in. zużytych paliw kopalnych dokonuje wyliczeń emisji.

PKP CARGO CONNECT

Wykorzystywana przez PKP CARGO CONNECT metodyka pomiaru bazuje na opracowaniach publikowanych w Krajowej bazie KOBIZE, zgodnie z którą:

- ♦ wskaźniki emisyjności CO₂, SO₂, NO_x, CO i pyłu całkowitego dla energii elektrycznej wyliczono na podstawie informacji zawartych w Krajowej bazie o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji za rok 2022 r.,
- ♦ do wskaźników emisji zanieczyszczeń ze spalania paliw dla źródeł o nominalnej mocy cieplnej do 5MW, zastosowane zostało automatyczne wyliczenia emisji w raportach do Krajowej bazy za lata 2022 i 2023.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Zgodnie z przyjętymi przez PKP CARGO INTERNATIONAL założeniami zanieczyszczenie powietrza wyliczane jest na podstawie pomiarów emisji, a obliczanie emisji na podstawie ilości spalonego paliwa. W odniesieniu do zanieczyszczenia wody wyliczenia dokonywane są na podstawie pomiaru jakości i ilości odprowadzanych ścieków.

PKP CARGOTABOR

Pomiary zanieczyszczeń powietrza, wody oraz gleby wykonywane są w Spółce przez akredytowane podmioty zewnętrzne, tj. certyfikowane laboratoria.

Ponadto wielkość emisji do powietrza wyznaczana jest na podstawie ilości zużytych paliw, surowców i materiałów. Do wyliczeń emisji Spółka wykorzystuje system informatyczny.

Pomiary emisji do wody i ziemi dokonywane są poprzez ładunki zanieczyszczeń określone w wynikach jakości wód, wykonywanych przez podmioty zewnętrzne oraz ilości tych wód określonych w pozwoleniach wodnoprawnych bądź w przypadku posiadania opomiarowania z odczytów liczników.

Procesy gromadzenia danych na potrzeby rozliczania i raportowania zanieczyszczeń

PKP CARGO SA

Do gromadzenia danych na temat bezpośrednich zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza Spółka PKP CARGO wykorzystuje specjalistyczne oprogramowanie Centralny System Informacji o Środowisku (Bank Zanieczyszczeń Środowiska firmy ATMOTERM). W ramach wprowadzania danych do systemu, każdy Zakład Spółki gromadzi informacje, dotyczące gospodarczego korzystania ze środowiska w przynależnych mu lokalizacjach i związanych z tym emisji.

Dane o emisjach z procesów nie ujętych w Centralnym Systemie Informacji o Środowisku takich jak np. emisje z pojazdów samochodowych, emisje do wody i gleby, emisje pośrednie ze zużycia energii, przeliczane są odrębnie, z wykorzystaniem dostępnych wskaźników emisji. Dane o emisjach zanieczyszczeń do wody i ziemi (rowy melioracyjne) gromadzone są przez PKP CARGO SA na bazie oświadczeń składanych przez każdy Zakład do Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarstw Wodnych Wody Polskie.

PKP CARGO SERVICE

W ramach posiadanych procedur Zintegrowanego Systemu Zarządzania Spółka PKP CARGO SERVICE monitoruje aspekty środowiskowe w zakresie zanieczyszczeń i gromadzi je na wewnętrznych zasobach sieciowych.

PKP CARGO TERMINALE

Spółka PKP CARGO TERMINALE gromadzi dane w zakresie zanieczyszczeń (w ramach wewnętrznych systemów) w ramach miesięcznego raportowania z poszczególnych komórek organizacyjnych Spółki. Raportowanie prowadzone jest w ramach krajowej bazy do raportowania emisji zanieczyszczeń (KOBIZE).

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

Spółka CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO gromadzi dane, na bazie których sporządzane są:

- ♦ zbiorcze zestawienie informacji o zakresie korzystania ze środowiska,
- ♦ sprawozdanie o wytworzonych odpadach i gospodarowaniu odpadami,
- ♦ raport o wielkości emisji gazów cieplarnianych i innych substancji wprowadzanych do powietrza (KOBIZE),
- ♦ sprawozdanie o opakowaniach wprowadzanych na rynek krajowy.

W Spółce prowadzona jest segregacja odpadów, a ich utylizacja jest przeprowadzana przez uprawnione podmioty.

PKP CARGO CONNECT

PKP CARGO CONNECT monitoruje aspekty środowiskowe w zakresie zanieczyszczeń i gromadzi je na wewnętrznych zasobach sieciowych, na podstawie których m.in. jest przygotowany Raport z działalności w zakresie ochrony środowiska (zestawienie wewnętrzne) oraz przygotowuje sprawozdanie dla poszczególnych jednostek organizacyjnych do Krajowej Bazy o emisjach gazach cieplarnianych i innych substancjach (KOBIZE).

PKP CARGO INTERNATIONAL

Spółka PKP CARGO INTERNATIONAL pozyskuje dane na bazie raportów pomiarowych, faktur za energię, na podstawie ewidencji zużycia paliwa.

PKP CARGOTABOR

Do gromadzenia danych na temat bezpośrednich zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza Spółka PKP CARGOTABOR wykorzystuje specjalistyczne oprogramowanie Centralny System Informacji o Środowisku (Bank Zanieczyszczeń Środowiska firmy ATMOTERM). Dane wprowadzane do systemu zbierane są z poszczególnych lokalizacji Spółki, dotyczą one zużycia w danym roku materiałów, surowców oraz paliw. Dane dotyczące korzystania ze środowiska służą następnie do przygotowywania poszczególnych raportów, tj:

- ♦ wykazy zawierające zestawienie informacji o zakresie korzystania ze środowiska oraz o wysokości należnych opłat,
- ♦ wykazy zawierające informację o ilościach i rodzajach gazów lub pyłów wprowadzanych do powietrza, dane na podstawie których określono te ilości oraz informację o wysokości należnych opłat,
- ♦ raporty do krajowej bazy o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji (KOBIZE)
- ♦ sprawozdania o emisji zanieczyszczeń powietrza oraz o stanie urządzeń oczyszczających (GUS)

Całkowite emisje zanieczyszczeń do wody i gleby na obszarach zagrożonych zanieczyszczeniem wody oraz o wysokim stresie wodnym

- ♦ W ramach Grupy PKP CARGO nie analizowano emisji zanieczyszczeń do wody w kontekście obszarów zagrożonych zanieczyszczeniem wody, o wysokim napięciu wody, o wysokim stresie wodnym.

Powody wyboru gorszej metodologii ilościowego określania emisji

PKP CARGO SA

Ze względu na brak obowiązku wykonywania pomiarów emisji na wszystkich użytkowanych instalacjach, PKP CARGO S.A. do wyliczania emisji do powietrza stosuje wskaźniki teoretyczne. Dane o emisji zanieczyszczeń do wód otwartych i ziemi (rowy melioracyjne) obliczane są na podstawie ilości odprowadzanych ścieków i wyników przeprowadzonych analiz.

ESRS E2-IRO-1

Informacje o metodologiach, założeniach i narzędziach wykorzystywanych do sprawdzania lokalizacji zakładów i działalności biznesowej w celu identyfikacji rzeczywistych i potencjalnych skutków, ryzyk i możliwości związanych z zanieczyszczeniem w ramach własnej działalności oraz wyższego i niższego szczebla łańcucha wartości

PKP CARGO SA

Poszczególne Zakłady w Spółce PKP CARGO SA analizują ryzyka środowiskowe w zakresie:

- ♦ gospodarowania wodami,
- ♦ emisji do powietrza (w tym emisji gazów cieplarnianych),
- ♦ gospodarki odpadami,
- ♦ ochrony przed hałasem,
- ♦ szkód w środowisku.

Jeśli oszacowany poziom ryzyka tego wymaga, Spółka opracowuje programy postępowania, których realizacja jest cyklicznie kontrolowana w ramach formalnie przyjętej „Polityki zarządzania ryzykiem w PKP CARGO SA”.

Dla aspektu dotyczącego wprowadzania zanieczyszczeń do środowiska każdy Zakład Spółki dokonuje rocznej analizy SWOT.

Spółka PKP CARGO nie analizowała ryzyka i możliwości w łańcuchu wartości.

PKP CARGO SERVICE

W ramach wdrożonego w PKP CARGO SERVICE Zintegrowanego Systemu Zarządzania Spółka wdrożyła nw. procedury:

- ♦ „Identyfikacja i ocena aspektów środowiskowych oraz wymagań prawnych i innych dotyczących systemu zarządzania środowiskowego i BHP”. Celem niniejszej procedury jest zarządzanie systemem identyfikacji i oceny aspektów środowiskowych związanych z działalnością Spółki oraz identyfikacji aspektów mających lub mogących mieć znaczący wpływ na środowisko.
- ♦ „Szacowanie ryzyk i szans w zarządzaniu: jakością, środowiskiem, energią, BHP i bezpieczeństwem informacji”. W ramach procedury Spółka dokonuje identyfikacji i oceny ryzyk i szans w zarządzaniu środowiskowym. Szacowanie ryzyk i szans przeprowadzane jest przynajmniej raz w roku lub w sytuacji pojawienia się nowych aspektów lub nowych działalności i procesów w Spółce. Szacowanie prowadzone jest dla każdego zidentyfikowanego aspektu środowiskowego poprzez ocenę zagrożeń i możliwości wynikających z wymagań prawnych i innych regulacji wynikających z działalności Spółki.

PKP CARGO CONNECT

Spółka PKP CARGO CONNECT wdrożyła następujące procedury:

- ♦ Identyfikacja i ocena aspektów środowiskowych. Zgodnie z procedurą dokonywana jest Ocena aspektów środowiskowych. Ocenie poddawany jest każdy aspekt środowiskowy, wyodrębniony przez poszczególne jednostki organizacyjne, w celu wskazania aspektów mających znaczący wpływ na środowisko;
- ♦ Ocena ryzyka środowiskowego. Celem procedury jest identyfikowanie zagrożeń środowiskowych oraz ocena ryzyka z nimi związaną.



S Społeczeństwo

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano

11 najwyżej ocenionych oddziaływań w obszarze ESRS S1 dla Grupy PKP CARGO.

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano

3 najwyżej ocenione ryzyka w obszarze ESRS S1 dla Grupy PKP CARGO

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano

1 najwyżej ocenione oddziaływanie dla Grupy PKP CARGO z obszaru ESRS S2

Budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy

- Kampania Kierunek Bezpieczni w Pracy (start 2019), intensyfikacja działań rozpisana na lata 2023-2024.

Programy work-life balance

- Kampania profilaktyki nowotworowej WYGRAJ (start: 2022, projekt o charakterze ciągłym, rozwijany w cyklach rocznych).
- Firma Przyjazna Bieganiu (od 2013 r., projekt o charakterze ciągłym, rozwijany w cyklach rocznych).

Programy wsparcia pracowniczego

- Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe (PWP) – od 2017 r., projekt o charakterze ciągłym, rozwijany w cyklach rocznych.
- Porady Prawne (od 2023).

Programy z zakresu zaangażowania społecznego:

- Społecznie Odpowiedzialni – (od 2023).



Liczba pracowników w Grupie PKP CARGO (osoby)

19 932

osoby

90 %

zatrudnionych na umowę na czas nieokreślony

9,6 %

wskaźnik rotacji

25 %

Kobiety

75 %

Mężczyźni

10 %

zatrudnionych na umowę na czas określony

159

osób na najwyższym szczeblu kierowniczym w Grupie (Dyrektor, Zastępca Dyrektora)

Wiek pracowników w Grupie:

9 %

poniżej 30 lat

38 %

od 30 do 50 lat

53 %

powyżej 50 lat

Urlopy rodzinne - w Grupie

11,6 %

pracowników uprawnionych

System zarządzania BHP

100 %

pracowników objętych

Wskaźnik wypadkowości w Grupie

0,91 %

w Grupie

Gender Pay Gap w Grupie (wynagrodzenie zasadnicze)

(-8,4) %

różnice w wynagrodzenia kobiet i mężczyzn



3.

Informacje dotyczące
kwestii społecznych

ESRS S1

ESRS S1 Właśni pracownicy

Jednym z kluczowych kapitałów Grupy PKP CARGO jest kapitał ludzki. Jednocześnie, mając na uwadze wyzwania przed jakimi stoi Grupa, w tym uwarunkowania związane z rynkiem pracy, oraz chcąc być stabilnymi i wiarygodnymi pracodawcami, wszystkie spółki należące do Grupy nieustannie dążą do stworzenia przyjaznych i bezpiecznych warunków pracy.

Zarządzanie oddziaływaniami, ryzykiem i możliwościami

Oddziaływania

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano 11 najwyżżej ocenionych oddziaływań w obszarze ESRS S1 dla Grupy PKP CARGO.

ESRS S1 Warunki pracy

Budowanie dialogu społecznego poprzez współpracę ze związkami zawodowymi.

Zakres reprezentacji w miejscu pracy, reprezentacji transgranicznej i na poziomie zarządu.

ESRS S1 Warunki pracy

Tworzenie bezpiecznych warunków pracy w zakładach.

ESRS S1 Warunki pracy

Zapewnianie odpowiednich warunków finansowych dla zatrudnionych – wynagrodzenia pracowników powiększane są o różnego rodzaju elementy zmienne, tj. dodatki.

ESRS S1 Warunki pracy

Przestrzeganie przepisów ustawowych w kwestiach obligatoryjnego uzgadniania zarówno indywidualnych jak i zbiorowych praw pracowniczych.

Funkcjonowanie odrębnych wewnętrznie regulacji dotyczących relacji pracodawców z organizacjami związkowymi działającymi w Spółce.

ESRS S1 Warunki pracy

Pracownicy objęci układem zbiorowym pracy w zakresie stosownym do zajmowanego stanowiska i zakresu obowiązków.

Wszyscy pracownicy mogą zrzeczać się w ramach organizacji związkowych, pracodawca nie ogranicza tego prawa.

ESRS S1 Warunki pracy

Odpowiednia organizacja pracy, realizowanie działań z zakresu work-life balance.

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Równouprawnienie płci i równość wynagrodzeń za pracę o takiej samej wartości.

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Środki zapobiegania przemocy i nękanii w miejscu pracy.

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Szkolenia i rozwój umiejętności.

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Tworzenie różnorodnego oraz włączającego środowiska pracy.

ESRS S1 Warunki pracy

Bezpieczeństwo zatrudnienia. Wpływ na poczucie bezpieczeństwa zatrudnienia pracowników – stałości zatrudnienia.

Ryzyka

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano 3 najwyżżej ocenione ryzyka dla Grupy PKP CARGO.

ESRS S1 Równe traktowanie i równość szans dla wszystkich

Istniejąca luka pokoleniowa – duży odsetek pracowników w wieku emerytalnym w najbliższej perspektywie.

ESRS S1 Warunki pracy

Niskie rynkowo stawki wpływają na ryzyko utraty pracowników.

ESRS S1 Warunki pracy

Strajki i przestoje spowodowane sporem zbiorowym dot. podwyżek.

ESRS S1-1

Procedury współpracy z własnymi pracownikami i przedstawicielami pracowników w kwestiach oddziaływań

Grupie PKP CARGO zależy, aby jej pracownicy czuli się bezpiecznie podczas realizacji bieżących obowiązków, otrzymywali niezbędne wsparcie w obszarze rozwoju oraz byli równo traktowani. W realizacji tego celu Grupę wspomagają stworzone odpowiednie procedury i polityki, które regulują poszczególne obszary pracownicze.

Zasady zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami związanymi z własnymi pracownikami

PKP CARGO

PKP CARGO S.A. nie posiada dokumentu będącego polityką, która określa zasady zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami związanymi z własnymi pracownikami.

Stosowana w Spółce „Polityka zarządzania ryzykiem w PKP CARGO S.A.” została wprowadzona dla uzyskania racjonalnego zapewnienia, że cele postawione w Strategii PKP CARGO S.A.



zostaną osiągnięte, wyniki działalności założone w Planie działalności gospodarczej zostaną zrealizowane, a informacje istotne dla jej działalności będą chronione na odpowiednim poziomie. Procedura ta wspomaga kierownictwo w podejmowaniu decyzji i dokonywaniu świadomych wyborów, ustalaniu priorytetów, jak również określonych działań oraz rozpoznawaniu możliwych alternatywnych kierunków tych dokonań.

PKP CARGO SERVICE

PKP CARGO SERVICE nie posiada polityki ryzyka dotyczącej zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami związanymi z własnymi pracownikami. W Spółce opracowana jest natomiast „Polityka Zarządzania Ryzykiem Finansowym”.

W ramach bieżącego zarządzania dane dotyczące spraw pracowniczych są systematycznie weryfikowane ze względu na zmiany, które mają miejsce na rynku i przekazywane do corocznego Planu Działalności Gospodarczej Spółki (plany są prognozowane na kolejne 5 lat).

PKP CARGO INTERNATIONAL

W Spółce PKP CARGO INTERNATIONAL obowiązuje wewnętrzny dokument „Jak się zachowujemy i jak postępujemy w PKP CARGO INTERNATIONAL”.

Zasady zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami związanymi z własnymi pracownikami, w tym dla określonych grup pracowników lub wszystkich własnych pracowników

Grupa PKP CARGO

Grupa PKP CARGO nie dysponuje wyodrębnionymi zasadami zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami związanymi z własnymi pracownikami, w tym dla określonych grup pracowników lub wszystkich własnych.

Odpowiednie zobowiązania w zakresie polityki praw człowieka w odniesieniu do własnych pracowników

Grupa PKP CARGO

Grupa nie posiada dokumentu będącego polityką dotyczącą praw człowieka. Prawa człowieka są przestrzegane i szanowane. Współpraca kierownictwa z pracownikami odbywa się przede wszystkim za pośrednictwem ich umocowanych przedstawicieli z organizacji związkowych. Współdziałanie polega przede wszystkim na wspólnym uzgadnianiu regulacji wewnętrznych dotyczących praw i obowiązków pracowniczych, a także na prowadzeniu konstruktywnego dialogu z przedstawicielami pracowników.

Wartości i standardy postępowania etycznego, opisane są w „Kodeksie Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO”.

Są nimi m.in.:

- ◆ dobro klientów,
- ◆ dobro pracowników, współpracowników,
- ◆ poszanowania praw człowieka,
- ◆ dbałość o reputację firmy,
- ◆ budowanie pozytywnych relacji z interesariuszami.

Kodeks zawiera zbiór pożądanych i praktycznych wskazówek określających, jak należy postępować zgodnie z wartościami Grupy (zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz organizacji).

Odnosi się on do wielu obszarów, w tym m.in. związanych z pracownikami:

- ◆ warunki pracy,
- ◆ zatrudnienie, rozwój i doskonalenie zawodowe,
- ◆ bezpieczeństwo i zdrowie pracowników,
- ◆ komunikacja i współpraca.



Ogólne podejście w odniesieniu do poszanowania praw człowieka, w tym praw pracowniczych, osób zatrudnionych w Spółce

Grupa PKP CARGO

W PKP CARGO przestrzegane są prawa pracownicze określone zarówno w międzynarodowym, jak i krajowym prawodawstwie. W procesie zatrudniania przestrzegane są zasady prawa pracy zapisane w Kodeksie pracy. Na każdym jego etapie, począwszy od rekrutacji poprzez nawiązanie stosunku pracy regułą jest równe traktowanie bez względu na płeć. Respektowane są jednocześnie inne szczegółowe unormowania przyznające uprawnienia pracownicze określonym grupom odrębnymi aktami prawnymi.

Ogólne podejście w odniesieniu do zaangażowania osób zatrudnionych w firmie

PKP CARGO

Z uwagi na profil działalności, wymagający specyficznych kwalifikacji i wysokiej jakości pracy, Spółka ukierunkowana jest na długofalową współpracę z pracownikami. Dlatego jako pracodawca preferuje zatrudnienie na podstawie umowy o pracę na czas nieokreślony. Funkcjonujący rozbudowany system wynagrodzeń, oparty na stabilnych regulacjach wewnętrznych, zawiera uprawnienia i gratyfikacje charakterystyczne dla sektora kolejowego. Realizowana polityka wynagrodzeń, stabilność zatrudnienia oraz oferowane benefity pozwoliły zbudować trwałe relacje z pracownikami,

PKP CARGO SERVICE

W PKP CARGO SERVICE obowiązuje Regulamin Premiowania Pracowników, który m.in. odnosi się do kwestii zaangażowania osób zatrudnionych w Spółce. Zgodnie z nim, w zależności od możliwości finansowych Spółki, wypłacana jest pracownikom premia, której wysokość uzależniona jest od zaangażowania i efektów ich pracy. Pracownicy szczególnie zaangażowani zostają również wytypowani do odznaczeń resortowych oraz odznak państwowych. Pracownicy mają również możliwość awansu i wzrostu wynagrodzenia.

PKP CARGOTABOR

W PKP CARGOTABOR system motywacyjny funkcjonujący w Spółce opiera się głównie na motywacji płacowej (premia), zarówno dla konkretnych grup pracowniczych i w odniesieniu do poszczególnych zadań (np. naprawa konkretnego typu wagonu).

PKP CARGO TERMINALE

Sposób budowania zaangażowania pracowników w firmie w PKP CARGO TERMINALE opiera się na motywacji płacowej, jak również jest zależny od wkładu pracowników w wykonywaną pracę.

Ogólne podejście w odniesieniu do środków mających na celu zapewnienie i (lub) umożliwienie zadośćuczynienia za wpływ na prawa człowieka

Grupa PKP CARGO

Grupa przestrzega zasad określonych zarówno w międzynarodowym, jak i krajowym prawodawstwie. W tym celu została między innymi wdrożona procedura przeciwdziałania mobbingowi, w ramach której funkcjonują specjalnie powołane organy, tj. Mężowie Zaufania oraz Komisje Antymobbingowe. Ich zadaniem jest ustalanie i rozpatrywanie spraw, jak również podjęcie działań zmierzających do rozstrzygnięcia konfliktu, a także przedstawianie rekomendacji mających na celu zapobieganie temu zjawisku. Ponadto procedura przeciwdziała innym sytuacjom niepożądanym w miejscu pracy, w tym dyskryminacji i molestowaniu. Z tego też względu w Grupie dużą wagę przykładają się do monitorowania i skutecznego ich eliminowania. Kształtowanie właściwych warunków zatrudnienia, stosunków międzyludzkich i postaw etycznych w środowisku pracy jest bowiem jednym z priorytetów pracodawcy w celu tworzenia bezpiecznego i przyjaznego pracownikom miejsca pracy.

Ujawnienie, czy i w jaki sposób polityki są dostosowane do odpowiednich instrumentów uznanych na szczeblu międzynarodowym

PKP CARGO

Obowiązujące w PKP CARGO S.A. wewnętrzne procedury uwzględniają międzynarodowe i krajowe standardy w zakresie praw pracowniczych.

PKP CARGO SERVICE

Polityki obowiązujące w PKP CARGO SERVICE są dostosowane do odpowiednich instrumentów uznanych na szczeblu krajowym i międzynarodowym i przygotowywane są na podstawie wytycznych Spółki PKP CARGO, a także ustaw krajowych i rozporządzeń oraz dyrektyw unijnych.

Polityka, która wyraźnie odnosi się do handlu ludźmi, pracy przymusowej lub obowiązkowej oraz pracy dzieci

Grupa PKP CARGO

PKP CARGO nie posiada wdrożonej polityki, która wyraźnie odnosi się do kwestii handlu ludźmi, pracy przymusowej lub obowiązkowej oraz pracy dzieci. Jednakże Spółka przestrzega międzynarodowych unormowań w tym zakresie.

Wdrożenie polityki lub systemu zarządzania zapobieganiem wypadkom w miejscu pracy

Dbłość o bezpieczeństwo i zapobieganie wypadkom w miejscu pracy jest jedną z kluczowych kwestii we wszystkich spółkach należących do Grupy PKP CARGO.

Podstawowe cele w zakresie BHP dla PKP CARGO S.A. i wszystkich spółek z Grupy są określone w Księdze Zintegrowanego Systemu Zarządzania, przyjętej w 2022 roku. W Grupie funkcjonuje także System Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy. Zgodnie z jego założeniami corocznie wyznaczane są cele w obszarze BHP.

Za obszar BHP w Grupie PKP CARGO odpowiadają osoby z odpowiednimi kompetencjami, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 2 września 1997 r. w sprawie służby bezpieczeństwa i higieny pracy. Podstawą efektywnego zarządzania zagadnieniami bezpieczeństwa i higieny pracy jest również weryfikacja, czy wprowadzony system i procedury działają efektywnie, dlatego dokumenty i regulacje są na bieżąco analizowane i aktualizowane.

Poprzez wdrażanie i stosowanie odpowiednich procedur w zakresie bezpieczeństwa oraz monitorowania ich efektywności, a także przeprowadzając szkolenia dla pracowników, Grupa PKP CARGO ma na celu zminimalizowanie ryzyka zaistnienia wypadków w miejscu pracy. Podejmowane są także działania prewencyjne polegające na zapoznawaniu pracowników z dokumentacją wpływającą na świadomość zagrożeń w środowisku pracy.

W każdej spółce należącej do Grupy PKP CARGO na bieżąco wydawane są lub aktualizowane dokumenty regulujące zagadnienia wpływające na bezpieczeństwo i higienę pracowników.

Wszystkie procesy w Spółce, również te dotyczące identyfikacji zagrożeń, oceny ryzyka i badania wypadków, podlegają ocenie ryzyka zawodowego zgodnie z normą PN-ISO 45001:2018-06. W Grupie PKP CARGO dokonywane są badania środowiskowe stanowisk oraz ich przeglądy. Wprowadzony jest również system poprawy warunków pracy. Zagrożenia są identyfikowane na podstawie procedury „Identyfikacja zagrożeń na stanowiskach pracy i ocena związanego z nim ryzyka zawodowego”.

Istniejące szczegółowe polityki mające na celu eliminację dyskryminacji

W Grupie PKP CARGO podejmowane są działania mające na celu zapobieganie przejawom dyskryminacji poprzez kształtowanie środowiska pracy opartego na szacunku, otwartości, rzetelności i sprawiedliwości, tworzenie i umacnianie pozytywnych relacji pomiędzy pracownikami oraz budowanie kultury organizacyjnej opartej na wartościach firmowych.

W celu minimalizacji ryzyka wystąpienia niekorzystnych zjawisk związanych z dyskryminacją Grupa PKP CARGO posiada wdrożoną Procedurę antymobbingową oraz antydyskryminacyjną.

PKP CARGO

W PKP CARGO S.A. nie istnieje odrębna polityka dotycząca dyskryminacji, jednak kwestie niedopuszczania do dyskryminacji i mobbingu regulują zapisy w Kodeksie etyki Spółki, w tym wskazujący, że Spółka nie dopuszcza dyskryminacji i nie akceptuje żadnych jej form w relacjach z pracownikami, klientami oraz dostawcami.

Opracowany został nowy dokument "Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna", który aktualnie jest na etapie uzgadniania. Nowa Polityka kompleksowo reguluje kwestie związane z mobbingiem i dyskryminacją, a jej głównym celem jest kształtowanie właściwych stosunków międzyludzkich oraz podejmowanie skutecznych działań mających na celu zapobieganie tym zjawiskom w miejscu pracy. Regulacja ta umożliwi stosowanie skutecznych procedur w razie stwierdzenia przypadków mobbingu lub dyskryminacji, w tym molestowania bądź molestowania seksualnego u poszczególnych pracodawców wchodzących w skład Spółki. Dotychczasowa procedura, która jeszcze obowiązuje, dotyczy wyłącznie mobbingu.

PKP CARGOTABOR

W PKP CARGOTABOR wdrożona jest Procedura antymobbingowa, która zwiera katalog działań prewencyjno-zapobiegawczych oraz opis postępowania na wypadek wystąpienia/ podejrzenia mobbingu w miejscu pracy.

PKP CARGO CONNECT

Pracownicy PKP CARGO CONNECT uczestniczą w szkoleniach w celu przeciwdziałania mobbingowi i dyskryminacji.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W Spółce PKP CARGO INTERNATIONAL obowiązuje wewnętrzny dokument „Jak się zachowujemy i jak postępujemy w PKP CARGO INTERNATIONAL”.

Podstawy dyskryminacji w polityce

Grupa PKP CARGO

Przygotowana „Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna” uwzględnia w szczególności następujące przyczyny dyskryminacji: pochodzenie rasowe i etniczne, płeć, orientację seksualną, tożsamość płciową, niepełnosprawność, wiek, religię, poglądy polityczne, pochodzenie narodowe lub społeczne.

Ujawnienie, czy i w jaki sposób polityka jest wdrażana za pomocą określonych procedur w celu zapewnienia zapobiegania dyskryminacji, łagodzenia jej skutków i podejmowania działań po jej wykryciu, a także w celu promowania różnorodności i integracji.

Zgodnie z Polityką antymobbingową i antydyskryminacyjną Pracodawca prowadzi aktywną politykę przeciwko mobbingowi i dyskryminacji, polegającą w szczególności na podejmowaniu działań:

1. prewencyjnych, mających na celu przeciwdziałanie mobbingowi i dyskryminacji, w szczególności poprzez prowadzenie polityki informacyjnej i bieżące monitorowanie stosunków społecznych panujących wśród pracowników,
2. 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.



ESRS S1-2

Procedury współpracy z własnymi pracownikami i przedstawicielami pracowników w kwestiach oddziaływań

Ujawnienie, czy i w jaki sposób perspektywa własnych pracowników wpływa na decyzje lub działania mające na celu zarządzanie faktycznym i potencjalnym wpływem

PKP CARGO

W PKP CARGO S.A. jedynym reprezentantem załogi w kontaktach z pracodawcami i Zarządem są związki zawodowe. Współpraca dotyczy w szczególności modyfikacji regulacji obowiązujących w Spółce pod kątem oczekiwań załogi, a zarazem bieżących potrzeb i możliwości pracodawcy. Ponadto, w uzgodnieniu z przedstawicielami pracowników podejmowane są inicjatywy i działania mające na celu usprawnienie oraz podnoszenie efektywności pracy w Spółce z uwzględnieniem aktualnych tendencji rynkowych, a przede wszystkim poszanowaniem praw człowieka.

Powyższa współpraca jest procesem ciągłym. Oznacza to, że rozmowy odbywają się w gronie umocowanych przedstawicieli stosownie do bieżących potrzeb i zgłaszanych przez pracowników postulatów. Spotkania pomiędzy stroną pracodawcy i związkami zawodowymi reprezentującymi załogę PKP CARGO S.A. w celu omówienia istotnych dla pracodawcy oraz pracowników zagadnień odbywają się cyklicznie, zgodnie z wewnętrznymi regulacjami.

Strony dialogu prowadzą rozmowy celem wypracowania wspólnego stanowiska. Efektem negocjacji pracodawców z przedstawicielami pracowników, zarówno na szczeblu zakładowym jak i ponadzakładowym są porozumienia oraz uzgodnienia dotyczące regulacji pracowniczych obowiązujących w Spółce. Współpraca ta istotnie wpływa na treść regulacji wewnętrznych dotyczących stosunków pracy, tj. praw i obowiązków pracowniczych (Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, Regulaminy premiowania, Regulaminy pracy, Regulaminy ZFŚS).

Prowadzone negocjacje pomiędzy stroną pracodawcy i związkami zawodowymi reprezentującymi załogę PKP CARGO S.A. ukierunkowane są na zapewnienie spokoju społecznego i stabilnej sytuacji Spółki.

Najwyższe stanowisko w jednostce, które jest zajmowane przez osobę odpowiedzialną operacyjnie za zapewnienie, aby przedmiotowa współpraca miała miejsce, a jej wyniki wpłynęły na podejście jednostki: Prezes Zarządu PKP CARGO S.A., Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników PKP CARGO S.A.

Spółka nie zawarła umów z przedstawicielami pracowników dotyczących poszanowania praw człowieka w odniesieniu do własnych pracowników. Porozumienie zawarte z przedstawicielami organizacji związkowych określa relacje pomiędzy pracodawcą a organizacjami związkowymi.

PKP CARGO SERVICE

Zarząd Spółki PKP CARGO SERVICE bierze pod uwagę opinie pracowników przy podejmowaniu decyzji. Współpraca z pracownikami prowadzona jest poprzez:

- ♦ stały kontakt z kierownictwem Spółki i regularne narady merytoryczne (w zależności od potrzeb, nie rzadziej niż jeden raz w tygodniu),
- ♦ spotkania w związku z prowadzonymi w Spółce projektami,
- ♦ codzienne odprawy kierownictwa z pracownikami operacyjnymi,
- ♦ kontakt z organizacjami związkowymi obejmującymi zakresem swojego działania pracowników Spółki (z częstotliwością zależną od potrzeb, nie rzadziej niż raz w miesiącu).

W Spółce osobą odpowiedzialną za stały kontakt z pracownikami jest Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi oraz poszczególni Dyrektorzy danego obszaru w ramach kontaktu z podległymi im pracownikami.

PKP CARGOTABOR

Zarząd Spółki PKP CARGOTABOR bierze pod uwagę zdanie pracowników, które przekazywane jest za pośrednictwem związków zawodowych, zrzeszających pracowników Spółki. Dodatkowo w ramach bieżącej komunikacji, w każdej lokalizacji funkcjonują skrzynki potencjalnych zagrożeń, do których pracownicy mogą składać skargi, wnioski i uwagi.

PKP CARGO TERMINALE

W zakresie spraw pracowniczych strona społeczna wpływa na podejmowane decyzje przez Zarząd PKP CARGO TERMINALE (poprzez współkształtowanie polityki kadrowej i płacowej).

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

Zarząd Spółki CARGOSPED Terminal Braniewo bierze pod uwagę zdanie pracowników, które przekazywane jest za pośrednictwem związków zawodowych, zrzeszających pracowników Spółki. Ze względu na skalę działania możliwy jest bezpośredni kontakt każdego pracownika z Zarządem.

CARGOTOR

Spółka CARGOTOR funkcjonuje w ramach niewielkiego środowiska pracowniczego, w którym determinuje bezpośredni wpływ na zarządzanie zespołami oraz komunikację między pracownikami.

PKP CARGO CONNECT

Współpraca pracowników PKP CARGO CONNECT odbywa się poprzez bezpośrednią komunikację z kadrą zarządzającą (bezpośrednich przełożonych).

Zaangażowanie pracowników lub ich przedstawicieli

PKP CARGO

Dialog społeczny prowadzony w PKP CARGO S.A. z reprezentującymi pracowników organizacjami związkowymi stanowi istotny element zarządczy. Wynika to z faktu dużego poziomu uzwiązkowienia oraz z istotności zagadnień poruszanych podczas spotkań Zarządu Spółki z przedstawicielami Strony Społecznej – Sygnatariuszami ZUZP. Dialog społeczny w znacznej mierze dotyczy aspektów pracowniczych i – co za tym idzie – decyzje dokonywane w tym obszarze mają długofalowe konsekwencje, zarówno w wymiarze organizacyjnym, jak i ekonomicznym.

W PKP CARGO S.A. ponad 80% pracowników należy do organizacji związkowych. Wynik ten plasuje Spółkę w ścisłej czołówce uzwiązkowienia dużych polskich przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 1 tysiąca pracowników. Wg danych GUS – co 4 pracownik dużych organizacji w Polsce należy do związków zawodowych. Poziom uzwiązkowienia w Spółce jest zdecydowanie wyższy od średniej w innych dużych



organizacjach. Przewyższa także branżę górniczą i wydobywczą, w której uzwiązkowienie wynosi przeciętnie 72%.

Kierownictwo Spółki wspiera dialog oparty na zasadach równości stron i wzajemnego zaufania, szukania kompromisu oraz przestrzegania prawa. Jednocześnie promuje ideę partnerstwa, którą uznaje za naturalną ewolucję dialogu społecznego w warunkach gospodarki rynkowej, globalizacji i zwiększonej konkurencji oraz za czynnik sprzyjający zrównoważonemu rozwojowi biznesu, zachowaniu miejsc pracy i poprawie w sferze socjalnej. Dialog ten rozwijany jest w sposób konsekwentny i długofalowy, między innymi na bazie przyjętych przez Partnerów Społecznych w roku 2017 Dobrych Zasad Dialogu Społecznego, odwołujących się do ogólnoludzkich wartości: odpowiedzialność, uczciwość, szacunek, otwartość, dyscyplina.

Wspólnie wypracowane standardy, dostosowane do potrzeb biznesowych Spółki, służą zwiększaniu świadomości na temat istotnej roli otwartej, partnerskiej postawy w poszukiwaniu rozwiązań optymalnych dla obu stron zaangażowanych w dialog, mając na celu podnoszenie efektywności realizowanych przez Spółkę procesów decyzyjnych.

O roli zaangażowania pracowników i współpracy ze związkami zawodowymi w PKP CARGO S.A. w procesach decyzyjnych świadczą m.in.:

- ♦ utrzymujący się wysoki stopień uzwiązkowienia załogi, który wynosi ponad 80%,
- ♦ uprawnienia Partnerów Społecznych, określone zarówno w regulacjach powszechnych, jak i wewnętrznych: Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy oraz porozumieniach określających wzajemne zobowiązania stron dialogu w Spółce – są to m.in.:
 - a. Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. zawarte w dniu 14 lutego 2005 r., tzw. „Porozumienie walentynkowe”;
 - b. Porozumienie w sprawie informowania pracowników i przeprowadzania z nimi konsultacji w PKP CARGO S.A., zawarte w dniu 24 maja 2006 r.;
 - c. Pakt Gwarancji Pracowniczych – Umowa dotycząca Gwarancji Pracowniczych i Socjalnych dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. oraz dla pracowników zatrudnionych przez Spółki Grupy PKP CARGO z dnia 2 września 2013 r.;

- ♦ partycypacja pracownicza w zarządzaniu Spółką poprzez **delegowanie przedstawicieli załogi do organów korporacyjnych**. Zasady dotyczące wyboru reprezentacji pracowników do Rady Nadzorczej Spółki reguluje Ustawa z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. W PKP CARGO S.A. Pakt Gwarancji Pracowniczych wprowadził także partycypację pracowniczą na poziomie Zarządu Spółki w funkcji Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników.

PKP CARGO SERVICE

Pracownicy PKP CARGO SERVICE mają swoich przedstawicieli w 7 organizacjach związkowych, przez które przekazują swoje uwagi i propozycje rozwiązań dot. bieżących spraw. Zarząd Spółki jest w stałym kontakcie z przedstawicielami załogi. Zgłoszone i zaakceptowane sugestie ze strony pracowników znajdują swoje odzwierciedlenie w przepisach wewnętrznych Spółki, w tym m. in.: Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy, Regulaminie Pracy.

PKP CARGOTABOR

W PKP CARGOTABOR działa ponad 20 organizacji związkowych, w skład których wchodzi przedstawiciele pracowników Spółki i za ich pośrednictwem przekazywane są wszelkie uwagi od pracowników. Dodatkowo, kierownictwo niższego szczebla uzyskuje informacje od pracowników na odprawach przed zmianowych, które następnie są przekazywane do kierowników wyższego szczebla.

PKP CARGO TERMINALE

W PKP CARGO TERMINALE zaangażowanie przedstawicieli pracowników realizowane jest poprzez stronę społeczną, tj. związki zawodowe.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

Z uwagi na małą skalę działalności CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO możliwe są bezpośrednie kontakty pracowników wszystkich szczebli (także Zarządu Spółki). Sprawy pracowników reprezentuje także związek zawodowy funkcjonujący w Spółce.



Etap, na którym następuje zaangażowanie, rodzaj zaangażowania i jego częstotliwości

PKP CARGO

Dialog społeczny realizowany jest na poziomie Spółki oraz na szczeblu zakładowym. Na poziomie całej Spółki prowadzony jest przez organizacje związkowe, które są sygnatariuszami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz przez Zarząd Spółki. W strukturze uzwiązkowienia PKP CARGO S.A. sygnatariuszami ZUZP jest 12 organizacji związkowych,

reprezentujących pracowników ze wszystkich grup zawodowych funkcjonujących w Spółce. Na tym szczeblu omawiane są najważniejsze kwestie, zazwyczaj dotyczące wszystkich pracowników Spółki. Natomiast przedmiotem dialogu społecznego na poziomie zakładowym są sprawy dotyczące pracowników danego zakładu, uczestniczą w nim zakładowe organizacje związkowe oraz dyrekcja zakładu. Wynika to z faktu, że Spółka jest pracodawcą złożonym, a co za tym idzie – każdy z zakładów jest odrębnym pracodawcą.

Poziomy dialogu społecznego w PKP CARGO S.A.

Poziomy dialogu społecznego w PKP CARGO S.A.	Dialog społeczny na poziomie Spółki	Zarząd PKP CARGO S.A. / Sygnatariusze ZUZP
	Dialog społeczny na poziomie Zakładu	Dyrektor Zakładu / Zakładowe Organizacje Związkowe

Przyjęte i honorowane przez obie strony dialogu społecznego PKP CARGO S.A. umowy społeczne, wśród których szczególne znaczenie ma Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO S.A. z dnia 14 lutego 2005 r., stanowią podstawę współdziałania i prowadzenia dialogu społecznego.

W PKP CARGO S.A. dialog społeczny prowadzą:

- ♦ **na szczeblu Spółki** – Prezes Zarządu lub upoważniona przez niego osoba oraz właściwe statutowo organy ponadzakładowych organizacji związkowych, działających na szczeblu PKP CARGO S.A. i zakładowych organizacji związkowych, będących stroną ZUZP;
- ♦ **na szczeblu Centrali Spółki** – osoba upoważniona przez Prezesa Zarządu i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych;
- ♦ **na szczeblu zakładu Spółki** – dyrektor zakładu Spółki i właściwe statutowo organy zakładowych organizacji związkowych.

Podstawową formę dialogu stanowią cykliczne spotkania mające na celu omówienie bieżących, istotnych dla pracodawcy i pracowników zagadnień. Odbývają się one, co do zasady – na szczeblu zakładu raz w miesiącu, na szczeblu Spółki raz na kwartał.

Warto jednak wskazać także na spotkania poświęcone w całości istotnym aktualnym zagadnieniom biznesowym i pracowniczym, które w zależności od zapotrzebowania realizowane są z większą częstotliwością dla zapewnienia lepszego przepływu informacji oraz zwiększenia skuteczności prowadzonego dialogu w najważniejszych dla Spółki kwestiach.

Zakres współdziałania ze związkami zawodowymi reprezentującymi pracowników PKP CARGO S.A. regulowany jest przez dokumenty wewnętrzne (Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy PKP CARGO S.A. oraz wspomniane już Porozumienie w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. zawarte w dniu 14 lutego 2005 r.) i obejmuje w szczególności:

- ♦ monitorowanie funkcjonowania oraz ustalanie kierunków zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy,
- ♦ uzgadnianie regulaminów pracy, premiovania i zakładowych funduszy świadczeń socjalnych oraz udział w przyznawaniu świadczeń z tych funduszy,
- ♦ uczestnictwo w podziale środków na wynagrodzenia,
- ♦ opiniowanie wielkości zatrudnienia,
- ♦ konsultowanie zmian struktur organizacyjnych i ramowych regulaminów organizacyjnych,
- ♦ wpływ na kształtowanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w komisjach bhp i nadzór nad Społecznymi Inspektorami Pracy,
- ♦ sprawowanie nadzoru nad kasami zapomogowo-pożyczkowymi.

Ponadto PKP CARGO S.A. realizuje podsumowania z realizowanych spotkań oraz prowadzi bieżącą komunikację poświęconą zagadnieniom z zakresu dialogu społecznego. Działania podejmowane przez Zarząd PKP CARGO S.A. w obszarze dialogu społecznego są na bieżąco komunikowane zarówno do organizacji związkowych będących sygnatariuszami ZUZP PKP CARGO, jak również do pracowników Spółki, co również wspiera bieżące zaangażowanie zespołów pracowniczych w procesy decyzyjne dotyczące najważniejszych obszarów funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Komunikacja wewnętrzna dotycząca aspektów dialogu społecznego realizowana jest na bieżąco, zgodnie z zapotrzebowaniem poprzez kanały wewnętrzne Spółki, takie jak strona intranetowa Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników dedykowana tematyce dialogu społecznego, artykuły w intranecie, mailingi, listy do związków zawodowych i pracowników, a także dedykowany adres mailowy dialogspoleczny@pkpcargo.com, służący do bieżącego kontaktu ze Związkami Zawodowymi. Kwestie istotne dla rozwoju najlepszych praktyk w dialogu społecznym Spółki komunikowane są również w kanałach zewnętrznych, m.in. w prasie organizacji związkowych.

O ważnym miejscu dialogu społecznego w PKP CARGO S.A. świadczy fakt, że inicjatyw w tym obszarze stanowią dla Spółki również stały element działań realizowanych w sferze społecznej odpowiedzialności biznesu. Jedną ze składowych wewnętrznej Polityki CSR jest ciągłe dążenie do zapewnienia właściwej atmosfery partnerskiego dialogu. Jest to zgodne zarówno ze strategicznym podejściem PKP CARGO, jak również uznanymi standardami prawnymi i rynkowymi, m.in. z wytycznymi Normy ISO 26 000 w dwóch kluczowych obszarach: „ład organizacyjny” i „stosunki pracy”.

Partycypacja pracownicza w zarządzaniu Spółką

Odbývá się w szczególności poprzez delegowanie przedstawicieli załogi do organów korporacyjnych.

Funkcja Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników

Uprawnienia w zakresie reprezentacji pracowniczej w organach skomercjalizowanych przedsiębiorstwach określa Ustawa z 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i niektórych uprawnieniach pracowników (art. 11.1. oraz art. 16.1.). To dzięki niej – w przekształconych spółkach liczących co najmniej 500 pracowników – w radzie nadzorczej oraz zarządzie, pracownicy mają swoich reprezentantów. W sektorze kolejowym reprezentację pracowników w radach nadzorczych reguluje

Ustawa z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Choć już ten dokument przewiduje przedstawicieli pracowników w składzie Rady Nadzorczej, to w PKP CARGO S.A. dopełnieniem regulacyjnym jest dodatkowo Pakt Gwarancji Pracowniczych. To on zapewnia pracownikom Spółki prawo wyboru swoich przedstawicieli zarówno do Rady Nadzorczej (3 przedstawicieli), jak i do Zarządu Spółki (Członek Zarządu Przedstawiciel Pracowników). Dzięki temu reprezentacja pracownicza w PKP CARGO ma wymiar podobny do innych polskich sektorów oraz do ogólnych trendów w Europie.

Przedstawiciel Pracowników w Zarządzie Spółki wybierany jest na podstawie Regulaminu Wyborów Przedstawiciela Pracowników w Zarządzie PKP CARGO S.A. Regulamin przyjmowany jest przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. Każdorazowo oddzielną decyzją powoływana jest Centralna Komisja Wyborcza, która ustanawia i obwieszcza najważniejsze elementy procesu wyboru, tj. harmonogram wyborów i warunki stawiane kandydatom na przedstawicieli pracowników w Zarządzie. Wynik wyborów na przedstawicieli pracowników w najwyższych organach spółki jest odzwierciedleniem poziomu ważnego kapitału społecznego, jakim jest zaufanie. Przedstawiciele pracowników korzystając z wiedzy i doświadczenia załogi, mogą proponować rekomendowane przez nią rozwiązania, prowadzą stałą komunikację ze Stroną Społeczną, umożliwiając tym samym bieżącą partycypację pracowników za pośrednictwem ich reprezentantów w organizacjach związkowych.

Współtworzenie i wdrażanie nowych rozwiązań dotyczących pracowników, organizacji pracy, budowania kultury bezpieczeństwa w miejscu pracy to działania niezwykle złożone. Zwłaszcza w dużej, kilkunastotysięcznej Spółce, jaką jest PKP CARGO S.A. Bieżąca wymiana wiedzy i doświadczeń dotyczących rozwoju sektora kolejowego, a także zmian w otoczeniu biznesowym Spółki oraz na rynku pracy sprawia, że partnerstwo pomiędzy Zarządem Spółki a Stroną Społeczną w planowaniu procesów realizowanych przez PKP CARGO S.A. jest szczególnie istotne. Dzięki doświadczeniu uczestników dialogu społecznego, znajomości branży kolejowej, a także świadomości zmieniających się celów i wyzwań Spółki – w dużej mierze uzależnionych od otoczenia biznesowego PKP CARGO S.A. – wspólnie poszukiwane są rozwiązania nawet najtrudniejszych sytuacji, które w sposób naturalny są częścią wielu procesów decyzyjnych.

Globalna umowa ramowa lub inne umowy związane z poszanowaniem praw człowieka pracowników

Poszczególne spółki Grupy PKP CARGO nie posiadają umowy ramowej lub innych umów związanych z poszanowaniem praw człowieka pracowników.

Sposób, w jaki oceniana jest skuteczność zaangażowania własnych pracowników

PKP CARGO SERVICE

W PKP CARGO SERVICE skuteczność zaangażowania pracowników administracyjnych oceniana jest na podstawie zasad określonych w Regulaminie Premiowania, z częstotliwością raz na kwartał. Na ww. ocenę składają się:

- ♦ realizacja zadań, zaangażowanie,
- ♦ realizacja dodatkowych celów,
- ♦ specjalne osiągnięcia.

Pracownicy operacyjni oceniani są raz w miesiącu. Na ich ocenę składają się takie kryteria jak:

- ♦ samodzielność,
- ♦ jakość wykonywanej pracy,
- ♦ zaangażowanie w wykonywanie obowiązków,
- ♦ zachowanie zasad bezpiecznej higienicznej pracy,
- ♦ dyspozycyjność.

PKP CARGOTABOR

W PKP CARGOTABOR skuteczność zaangażowania pracowników Centrali Spółki oraz najwyższego szczebla kierowników Sekcji Naprawczych oceniana jest z częstotliwością raz na kwartał podczas procesu związanego z wypłatą premii kwartalnej. Oceniana jest wg. kryteriów tj.

- ♦ staranność,
- ♦ sumienność,
- ♦ wydajność,
- ♦ jakość,
- ♦ dyscyplina świadczonej pracy.

Skuteczność pracowników Sekcji oceniana jest raz w miesiącu i ma przełożenie na wysokość dodatkowej premii. Pod uwagę brane jest kryterium sumienności oraz staranności.

PKP CARGO TERMINALE

Na podstawie obowiązującego w Spółce Regulaminu Premiowania skuteczność pracowników fizycznych mierzona jest miesięcznie ilością dokonanych przeładunków, zaś administracyjnych – kwartalnie – w oparciu o wykonanie zadań określonych w PDG Spółki i osiągnięcie wyniku finansowego zapisanego w PDG Spółki.

Kroki podjęte w celu uzyskania wglądu w perspektywy osób z własnej siły roboczej, które mogą być szczególnie narażone na wpływ i (lub) zmarginalizowane

Grupa PKP CARGO

Opracowywana jest kompleksowa „Polityka antymobbingowa i antydyskryminacyjna”, która przewiduje procedury i środki zaradcze w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości i negatywnego wpływu na osoby zatrudnione. Kierownictwo na bieżąco analizuje perspektywy osób z własnej siły roboczej. Pracownicy mogą zgłaszać kierownictwu swoje uwagi i sugestie na codziennych odprawach zmianowych oraz spotkaniach z kierownictwem obszarów. Pracownicy mogą również zgłaszać uwagi swoim przedstawicielom w organizacjach związkowych.

ESRS S1-3

Procesy niwelowania negatywnych oddziaływań i kanały zgłaszania problemów przez własnych pracowników

Ogólne podejście i procesy mające na celu zapewnienie lub przyczynienie się do naprawienia sytuacji, w której przedsiębiorstwo spowodowało lub przyczyniło się do istotnego negatywnego wpływu na osoby zatrudnione w jego przedsiębiorstwie

W trakcie uzgadniania jest szczegółowy plan działania, który ma na celu przeciwdziałanie mobbingowi i dyskryminacji w miejscu pracy. Ten dokument określa kroki do podjęcia oraz środki zaradcze w przypadku wykrycia nieprawidłowości oraz ich negatywnego wpływu na pracowników. Każda sytuacja potencjalnych nieprawidłowości ze strony Spółki w stosunku do pracownika jest analizowana i rozpatrywana zgodnie z obowiązującymi regulacjami.

Konkretne kanały umożliwiające pracownikom zgłaszanie obaw lub potrzeb bezpośrednio przedsiębiorstwu i reagowanie na nie

PKP CARGO

1. Procedura przeciwdziałania mobbingowi daje możliwość zgłoszenia przypadków podejrzenia o stosowanie mobbingu. Zgłoszenia kierowane mogą być dedykowany e-mail w każdym Zakładzie Spółki lub osobiście do Męża zaufania funkcjonującego w każdym Zakładzie Spółki. Opracowywana aktualnie Polityka poszerza tematykę zgłoszeń także o dyskryminację.
2. Zgłaszanie potrzeb lub wniosków w sprawach pracowniczych jest możliwe również bezpośrednio do pracodawcy lub przełożonego (Prezes Zarządu PKP CARGO S.A., Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników PKP CARGO S.A., Dyrektor Zakładu, Dyrektor Biura).
3. Dodatkowo pracownicy mogą również skorzystać z pomocy organizacji związkowych.

W PKP CARGO S.A. za kwestie monitorowania nieprawidłowości odpowiedzialny jest Wydział Compliance.

Spółka udostępniła pracownikom różne kanały komunikacyjne, pozwalające na bezpieczne dokonanie zgłoszenia wszelkich naruszeń. Obowiązkiem pracowników jest niezwłoczne zgłoszenie wszelkich nieprawidłowości.

Zgłoszenia mogą być przekazane na n.w. sposoby:

- ◆ za pośrednictwem specjalnego adresu e-mail: sygнал@pkpcargo.com (informacje dla pracowników zamieszczone są na stronie intranetowej PKP CARGO S.A. w zakładkach „Polityka antykorupcyjna” oraz „Kodeks etyki”),
- ◆ z wykorzystaniem drogi pocztowej jako wiadomość na adres: Koordynator ds. etyki, przeciwdziałania nadużyciom i korupcji PKP CARGO S.A., 02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17 – z dopiskiem: „do rąk własnych”,
- ◆ jako notatka służbowa, osobiście do Koordynatora ds. Compliance.

Każda osoba korzystająca z systemu zgłoszeń powinna podać następujące informacje:

- ◆ szczegółowy opis zdarzenia (data i miejsce, uczestnicy oraz opis zdarzenia itp.),
- ◆ charakter zdarzenia,
- ◆ dane świadków zdarzenia (jeśli istnieją świadkowie),
- ◆ dowody zdarzenia – w formie załączników.

Zgłoszeń można również dokonywać poprzez:

- platformę internetową <https://cargo.liniaetyki.pl>
- wiadomość na adres e-mail cargo@liniaetyki.pl
- infolinię pod numerem 22 290 69 13

Kodeks etyki oraz Polityka antykorupcyjna i prezentowa umożliwiają sygnalistom zgłaszanie nieprawidłowości imiennie i anonimowo (w obu przypadkach postępowanie sprawdzające prowadzi zawsze Wydział Compliance). Osoba informująca może zwrócić się do Koordynatora ds. Etyki oraz przeciwdziałania nadużyciom i korupcji (Rzecznika Etyki) w Wydziale Compliance lub dokonać zgłoszenia za pośrednictwem podmiotu zewnętrznego.

Pracownik korzystający z powyższych rozwiązań ma gwarancję całkowitej anonimowości, gdyż kanały te są obsługiwane przez podmiot zewnętrzny, gdzie dialog prowadzony jest za pomocą kodu PIN. Osoba reprezentująca podmiot zewnętrzny informuje dokonującego zgłoszenie o etapach postępowania i jego zakończeniu. Wydział Compliance otrzymuje treść zawiadomienia od podmiotu zewnętrznego, a następnie podejmuje dalsze kroki w celu wyjaśnienia spraw związanych ze zgłoszonymi nieprawidłowościami.

Wydział Compliance monitoruje realizację wydanych rekomendacji po zakończeniu postępowania sprawdzającego. Jednocześnie Compliance Officer informuje Prezesa Zarządu o wszelkich prowadzonych postępowaniach sprawdzających, które dotyczą m.in. korupcji, konfliktu interesów, konfliktów personalnych, mobbingu itp. Compliance Officer prowadzi również Rejestr zawiadomień o naruszeniu Polityki antykorupcyjnej w PKP CARGO oraz Rejestr zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki PKP CARGO.

Pracownicy mają możliwość zgłaszania swoich uwag do mechanizmów zgłaszania i rozpatrywania skarg, zaś Wydział Compliance aktualizuje Kodeks etyki z własnej inicjatywy lub w oparciu o zgłoszone uwagi.

PKP CARGO SERVICE

Pracownicy PKP CARGO SERVICE mogą składać imienne zawiadomienia o naruszeniu Kodeksu etyki osobiście do Rzecznika Etyki PKP CARGO S.A. lub Koordynatora ds. Compliance. Kontakt do Rzecznika Etyki i Koordynatora ds. Compliance znajduje się na stronie internetowej. Dodatkowymi instrumentami do zgłaszania zawiadomień o naruszenie Kodeksu etyki są: dedykowana linia telefoniczna, skrzynka

mailowa oraz specjalny formularz zgłoszeniowy, do których dostęp opisany jest również na stronie internetowej.

PKP CARGOTABOR

W PKP CARGOTABOR funkcjonują tzw. „skrzynki potencjalnych zagrożeń”, do których pracownicy mogą wrzucać swoje zgłoszenia.

PKP CARGO TERMINALE

W PKP CARGO TERMINALE kanały umożliwiające pracownikom zgłaszanie obaw lub potrzeb i sposoby reagowania na nie funkcjonują na podstawie:

- ◆ procedury zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć (funkcjonuje zewnętrzna platforma do obsługi zgłoszeń, w tym dedykowana infolinia, skrzynka mailowa bądź droga pocztowa bezpośrednio do Koordynatora ds. Compliance),
- ◆ instrukcji prowadzenia postępowań wyjaśniających.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

W CARGOSPED Terminal Braniewo skargi i obawy mogą być zgłaszane przez pracowników poprzez kontakt z przełożonymi lub ich zwierzchnikami aż do poziomu Zarządu Spółki.

CARGOTOR

W CARGOTOR obawy pracowników mogą być zgłaszane za pośrednictwem strony internetowej

PKP CARGO CONNECT

W PKP CARGO CONNECT skargi i obawy mogą być zgłaszane przez pracowników poprzez kontakt z bezpośrednim przełożonym lub do Biura Personalnego Spółki.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL kanałami do zgłaszania obaw są: poczta e-mail, poczta tradycyjna lub zgłoszenie bezpośrednie.

Istniejące mechanizmy rozpatrywania skarg lub zażaleń związanych ze sprawami pracowniczymi

PKP CARGO

Każde wniesione skargi lub zażalenia związane ze sprawami pracowniczymi są wnikliwie rozpatrywane przez właściwą merytorycznie komórkę organizacyjną, po czym udzielana jest odpowiedź wnioskodawcy. Żadna sprawa nie pozostaje bez rozpatrzenia.

PKP CARGO SERVICE

Pracownicy PKP CARGO SERVICE mogą składać imienne zawiadomienia o naruszeniu Kodeksu etyki osobiście do Rzecznika Etyki PKP CARGO S.A. lub Koordynatora ds. Compliance.

Skargi związane ze sprawami pracowniczymi przechodzą ścieżkę służbową wewnątrz Spółki, tj. poprzez Biuro Zarządzania Zasobami Ludzkimi i Zarząd, na poziomie, której pracownik otrzymuje odpowiedź.

PKP CARGOTABOR

W każdej lokalizacji PKP CARGOTABOR funkcjonują skrzynki potencjalnych zagrożeń, do których pracownicy mogą wrzucać wszystkie skargi, wnioski i uwagi. Ponadto, w sprawach pracowniczych każdy pracownik ma możliwość złożenia skargi bezpośrednio do Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi. Każdy zgłoszony przypadek jest analizowany i przekazywany do Zarządu. Dodatkowo, wdrożona została procedura antymobbingowa, w ramach której pracownik ma możliwość zgłoszenia skargi.

PKP CARGO TERMINALE

W PKP CARGO TERMINALE kanały umożliwiające pracownikom zgłaszanie obaw lub potrzeb i sposoby reagowania na nie funkcjonują na podstawie:

- ♦ procedury zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć (funkcjonuje zewnętrzna platforma do obsługi zgłoszeń, w tym dedykowana infolinia, skrzynka mailowa bądź droga pocztowa bezpośrednio do Koordynatora ds. Compliance),
- ♦ instrukcji prowadzenia postępowań wyjaśniających.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

W CARGOSPED Terminal Braniewo mechanizmy rozpatrywania skarg lub zażaleń związanych ze sprawami pracowniczymi są realizowane zgodnie z Kodeksem pracy i obowiązującymi regulaminami.

CARGOTOR

W CARGOTOR mechanizmy rozpatrywania skarg lub zażaleń związanych ze sprawami pracowniczymi są realizowane zgodnie z kodeksem pracy i obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi.

PKP CARGO CONNECT

Obawy zgłaszane przez pracowników PKP CARGO CONNECT są rozpatrywane i analizowane na bieżąco.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL skargi i zażalenia są rozpatrywane poprzez Komisję Etyki oraz na podstawie Dyrektywy mobbingowej.

Procesy, w ramach których przedsiębiorstwo wspiera lub wymaga dostępności kanałów

PKP CARGO

Odpowiednie procedury (aktualna regulacja antymobbingowa) oraz nadzór kierownictwa.

PKP CARGO SERVICE

W PKP CARGO SERVICE kanały zgłaszania nieprawidłowości są dostępne dla każdego pracownika Spółki.

PKP CARGOTABOR

Pracownicy PKP CARGOTABOR mogą korzystać z dostępnych w Spółce kanałów kontaktu.

PKP CARGO TERMINALE

Dla pracowników PKP CARGO TERMINALE dostępne są anonimowe kanały zgłoszeń.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

W CARGOSPED Terminal Braniewo mechanizmy rozpatrywania skarg lub zażaleń związanych ze sprawami pracowniczymi są realizowane zgodnie z kodeksem pracy i obowiązującymi regulaminami.

CARGOTOR

W CARGOTOR procesy, w ramach których Spółka wspiera lub wymaga dostępności kanałów są realizowane zgodnie z kodeksem pracy i obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi.

Ujawnienie, czy i w jaki sposób ocenia się, że pracownicy są świadomi i ufają strukturalom lub procesom jako sposobom zgłaszania swoich obaw lub potrzeb i reagowania na nie

Grupa PKP CARGO

Pracownicy PKP CARGO korzystając z linii telefonicznej, skrzynki mailowej lub formularza zgłoszeniowego mają

gwarancję całkowitej anonimowości. Kanały do tego typu zgłoszeń są obsługiwane przez podmiot zewnętrzny, a dialog prowadzony jest za pomocą kodu PIN. Osoba reprezentująca podmiot zewnętrzny informuje dokonującego zgłoszenie o etapach postępowania i jego zakończeniu. Rzecznik Etyki, Koordynator ds. Compliance otrzymuje treść zawiadomienia od podmiotu zewnętrznego, a następnie podejmuje dalsze kroki w celu wyjaśnienia spraw związanych z zgłoszonymi nieprawidłowościami.

ESRS S1-4

Podejmowanie działań dotyczących istotnych oddziaływań na własnych pracownikach oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych możliwości związanych z własnymi pracownikami oraz skuteczność tych działań

Plany, działania i zasoby do zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami związanymi z własnymi pracownikami

Grupa PKP CARGO

W większości spółek co roku tworzony jest plan działalności gospodarczej (PDG) na okres 5 lat, w którym Spółka szacuje planowaną ilość zatrudnienia i odejść pracowników w powiązaniu z planami naprawczymi Spółki.

Dodatkowe inicjatywy lub działania, których głównym celem jest zapewnienie pozytywnego oddziaływania na własnych pracownikach

PKP CARGO

Jako przedsiębiorstwo działające na polskim i międzynarodowym rynku, dbając o realizację procesów biznesowych w sposób odpowiedzialny Spółka stara się pozytywnie wpływać na otoczenie. Zaangażowanie PKP CARGO w obszarze społecznym to świadome włączanie się Spółki w realizację międzynarodowych wyzwań. Znaczący obszar zaangażowania społecznego obejmuje w PKP CARGO S.A. realizację dodatkowych inicjatyw wspierających zaangażowanie i poprawę warunków pracy pracowników.



Długofalowe działania prospołeczne realizowane przez Spółkę spójne są m.in. z poniższymi Celami Zrównoważonego Rozwoju:

- ♦ Cel 3 – Dobre zdrowie i jakość życia
- ♦ Cel 4 – Dobra jakość edukacji
- ♦ Cel 8 – Wzrost gospodarczy i godna praca
- ♦ Cel 9 – Innowacyjność, przemysł, infrastruktura
- ♦ Cel 12 – Odpowiedzialna konsumpcja i produkcja
- ♦ Cel 13 – Działania w dziedzinie klimatu

PKP CARGO S.A. w obszarze zaangażowania społecznego wdraża przede wszystkim wieloletnie programy ściśle dostosowane do specyfiki zatrudnienia i profilu PKP CARGO S.A.

Jako pracodawca zatrudniający ok. 14 000 osób w całej Polsce Spółka tworzy wieloletnie programy wsparcia pracowników w kwestiach umożliwiających zwiększanie ich zaangażowania, poprawę jakości pracy, zapewnienia bezpiecznych i godnych warunków zatrudnienia, budowania równowagi work-life balance. Kluczowe w tym obszarze są:

1. Budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy
 - a. Kampania Kierunek Bezpieczni w Pracy (start 2019 r.), intensyfikacja działań rozpisana na lata 2023-2024.
2. Programy wsparcia pracowniczego
 - a. Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe (PWP) – od 2017 r., projekt o charakterze ciągłym, rozwijany w cyklach rocznych.
 - b. Porady Prawne (od 2023 r.).
3. Programy work-life balance
 - a. Kampania profilaktyki nowotworowej WYGRAJ (start: 2022 r., projekt o charakterze ciągłym, rozwijany w cyklach rocznych).
 - b. Firma Przyjazna Bieganiu (od 2013 r., projekt o charakterze ciągłym, rozwijany w cyklach rocznych).
4. Programy z zakresu zaangażowania społecznego:
 - a. Społecznie Odpowiedzialni – (od 2023 r.).

Informacje szczegółowe

1. Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe PWP

Program realizowany jest w PKP CARGO S.A. konsekwentnie od roku 2017. Celem PWP jest zwiększanie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez wsparcie psychologiczne pracowników Spółki – zarówno w związku z udziałem w wypadkach kolejowych, jak również w trudnych sytuacjach prywatnych, które mogą wpływać na kondycję psychiczną i poziom koncentracji pracowników, a co za tym idzie – na bezpieczeństwo procesów przewozowych. Znaczenie projektu Spółka określa m.in. poprzez ocenę dostępności wsparcia psychologicznego. PWP buduje świadomość dot. wpływu aspektów psychologicznych na bezpieczeństwo pracy. Program kierowany jest łącznie do ok. 7000 osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (m.in. pracownicy drużyn trakcyjnych, członkowie stałych komisji kolejowych). Wśród osób, które korzystają z infolinii na przestrzeni lat wielokrotnie znajdowali się m.in. pracownicy, którzy byli uczestnikami wypadku kolejowego z udziałem człowieka (w wielu przypadkach z ofiarą śmiertelną) oraz członkowie rodzin pracowników, którzy ponieśli śmierć w wypadkach kolejowych.

Program PWP realizowany jest poprzez:

- a. Telefoniczną Linie Wsparcia Psychologicznego, dostępną na stałe dla blisko 7000 pracowników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów, obsługiwaną przez psychologów wyspecjalizowanych w obszarze wsparcia sektora kolejowego. Infolinia jest bezpłatna dla dzwoniących, zapewnia poufność rozmowy i nie ma wpływu na sytuację zawodową pracowników.
- b. Bezpłatne wizyty w gabinetach psychologicznych – pracownicy mogą skorzystać z wizyt w 14 gabinetach psychologicznych w całej Polsce.
- c. Działania profilaktyczne: działania z zakresu profilaktyki stresu i stresu pourazowego – m.in. w ramach pouczeń okresowych oraz projektów komunikacyjnych Spółki.
- d. Cykliczny „Newsletter PWP” – adresowany do kilku tysięcy maszynistów PKP CARGO S.A. i dystrybuowany na tablety wykorzystywane przez maszynistów w codziennej pracy, w związku z czym maszyniści otrzymują je wśród standardowych komunikatów służbowych, co zwiększa dotarcie do grupy docelowej. W 2023 r. rozdystrybuowano 12 comiesięcznych wydań Newslettera promującego m.in. tematykę z zakresu zarządzania stresem i koncentracją. Newslettery tworzone są we współpracy z psychologami – ekspertami koordynującymi program PWP.

Projekt Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego wspiera Pracowników w radzeniu sobie ze stresem, pomaga w utrzymaniu dobrej kondycji psychofizycznej, uczy skutecznych sposobów regeneracji i skupienia uwagi, przez co zwiększa również poziom zaangażowania zawodowego. Tym samym przyczynia się on do poprawy warunków pracy i budowania kultury bezpieczeństwa przewozów kolejowych. W 2023 r. Program był konsekwentnie rozwijany zgodnie z wieloletnią koncepcją wsparcia pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem kolejowym.

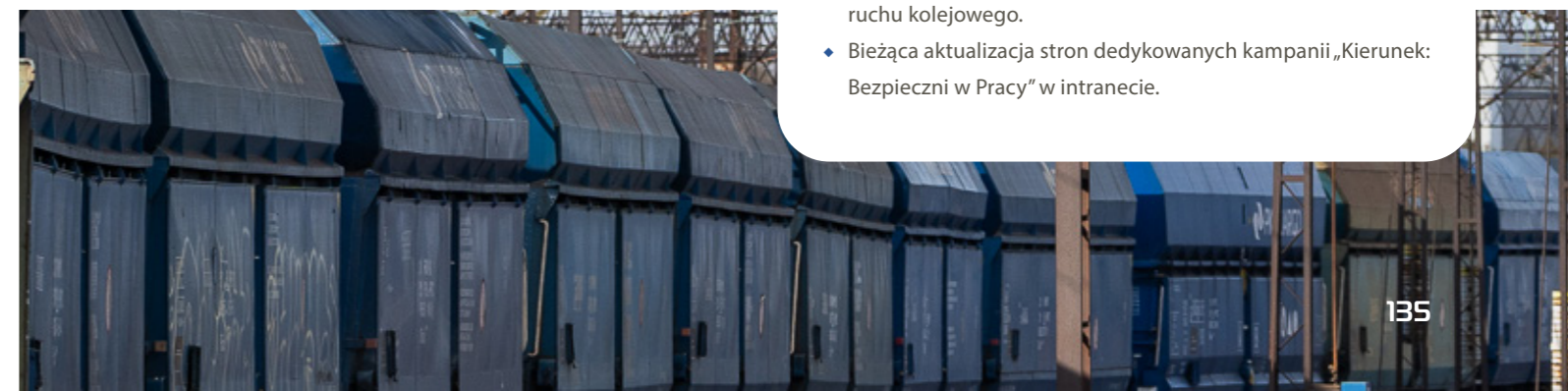
2. Kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy”

Kampania „Kierunek: Bezpieczni w pracy” kierowana jest do wszystkich – ok. 14 000 pracowników PKP CARGO S.A. Cel kampanii to zwiększenie bezpieczeństwa pracy poprzez budowanie kultury bezpiecznego miejsca pracy, zmianę świadomości (traktowanie bezpieczeństwa jako priorytet) i kształtowanie postaw sprzyjających bezpiecznemu wykonywaniu obowiązków. Główne hasło kampanii to: „dbam o moje bezpieczeństwo w pracy, bo kocham powroty do domu”. Kluczowym założeniem jest skuteczne dotarcie z przekazem przede wszystkim do ok. 7000 pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem pociągów (m.in. maszyniści, ustawiacze, rewidenci).

Projekt uruchomiono w roku 2019; w jego ramach realizowana jest długofalowa spójna kampania informacyjna dla pracowników (plakaty, strona Intranetowa, ulotki, film promocyjny, dedykowany e-mail, cykliczne artykuły w mediach wewnętrznych i zewnętrznych).

W latach 2021 – 2022 do kampanii włączono także powiązaną z innym projektem ESG (realizowanym pod nazwą Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe) profilaktykę w obszarze zdrowia psychicznego, stresu i stresu pourazowego, które mogą wpływać na bezpieczeństwo procesów przewozowych. W roku 2023 kampania została zintensyfikowana w ramach planu rozwoju kampanii przewidzianego na okres od II połowy roku 2023 do końca roku 2024. W roku 2023 w ramach kampanii zrealizowane zostały następujące inicjatywy, których celem jest ciągła, długofalowa poprawa bezpieczeństwa pracy pracowników PKP CARGO S.A.:

- ◆ **Konsultacje nt. kluczowych kierunków profilaktyki BHP:** w drugim półroczu 2023 r. w Spółce przeprowadzono warsztaty, podczas których zrealizowane zostały konsultacje z zakresu kluczowych kierunków komunikacji w kampanii przeciwdziałania wypadkom w PKP CARGO S.A. W warsztatach uczestniczyli członkowie zespołów bhp ze wszystkich zakładów i centrali PKP CARGO S.A. oraz przedstawiciele pionu operacyjnego z udziałem maszynistów instruktorów. W trakcie warsztatów zaprezentowany został w trybie konsultacyjnym projekt rozwoju działań budujących kulturę bezpiecznego miejsca pracy, z uwzględnieniem inicjatyw przewidzianych na II połowę roku 2023 i rok 2024.
- ◆ Stworzenie planu i harmonogramu opracowania serii plakatów promujących bezpieczne zachowania w miejscu pracy, ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – po zidentyfikowaniu kluczowych ryzyk na tych stanowiskach. Dystrybucję dwóch pierwszych plakatów rozpoczęto w IV kwartale 2023. Kolejne odsłony cyklu będą realizowane regularnie aż do końca roku 2024. Plakaty zawierają kluczowe przesłania dla pracowników, dostosowane do aktualnych potrzeb w obszarze budowania bezpiecznego miejsca pracy, z uwzględnieniem bieżącej sytuacji w zakresie wypadkowości i zdarzeń potencjalnie wypadkowych. Ich celem jest czytelne zwrócenie uwagi na najczęstsze zagrożenia w miejscu pracy a przez to wsparcie pracowników Spółki w bezpiecznym wykonywaniu obowiązków zawodowych.
- ◆ Rozwój Newslettera PWP Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego dystrybuowanego 1 raz/mies. na tablety maszynistów.
- ◆ Stworzenie Newslettera BHP (od X 2023) adresowanego do zespołów BHP w Centrali i Zakładach Spółki, zapewniającego dotarcie z przekazami kampanii do wszystkich pracowników obszaru BHP.
- ◆ Cykl reklam społecznych opublikowanych w IV kwartale 2023 w prasie głównych organizacji związkowych skupiających pracowników PKP CARGO S.A. – w ramach akcji komunikacyjnej „**Włącz uwagę**” – 3 tytuły prasowe głównych ZZ.
- ◆ Dystrybucja około 500 wizytówek z nr telefonu infolinii Programu Psychologiczne Wsparcie Powypadkowe – karty trafiły do zespołów bezpośrednio związanych z realizacją ruchu kolejowego.
- ◆ Bieżąca aktualizacja stron dedykowanych kampanii „Kierunek: Bezpieczni w Pracy” w intranecie.





3. Kampania WYGRAJ

Cel i założenia: kampania WYGRAJ to projekt profilaktyki zdrowotnej, mający na celu podniesienie świadomości pracowników Grupy PKP CARGO w zakresie badań profilaktycznych dotyczących jednych z najczęściej występujących chorób natury onkologicznej (raka piersi i raka prostaty). Kampania WYGRAJ realizowana jest konsekwentnie od roku 2022 i skierowana została do wszystkich pracowników Grupy PKP CARGO. Filarami projektu są programy promowane m.in. przez Narodowy Fundusz Zdrowia, tj. rządowa kampania „Planuję Długie Życie” oraz „Narodowa Strategia Onkologiczna”, dedykowane zarówno dla kobiet – profilaktyka w zakresie raka piersi, jak i dla mężczyzn – profilaktyka w zakresie raka prostaty. W roku 2023, który był drugim rokiem realizacji kampanii WYGRAJ – inicjatywa została dodatkowo rozszerzona o tydzień poświęcony zdrowiu serca (kwiecień – tydzień dla serca).

Kampania dostosowana jest do przekroju zatrudnienia sektorze kolejowym, uwzględnia m.in. średnią wieku pracowników sektora kolejowego oraz choroby statystycznie najczęściej zagrażające pracownikom w określonej średniej wieku. Włączenie się pracodawcy w proces uświadamiania istotnych kwestii związanych z zapobieganiem chorobom i zachęcanie pracowników do aktywnego dbania o zdrowie to elementy odpowiedzialnego wspierania pracowników w budowaniu podejścia work-life balance.

Kluczowe działania w 2023 r.:

- ◆ 3 spójne akcje informacyjne w ramach 3 miesięcy kampanii (wrzesień, październik, listopad).
- ◆ 3 Mailingi – skierowane każdorazowo do kilku tysięcy pracowników.
- ◆ Artykuły (Intranet, strona główna + dedykowana strona kampanii – stały dostęp do kluczowych przekazów kampanii dla kilku tysięcy pracowników z dostępem do Intranetu).
- ◆ Tematyczny Newsletter Zrównoważonego Rozwoju dla spółek zależnych (listopad 2023).

4. Firma Przyjazna Bieganiu

PKP CARGO S.A. w ramach wieloletniego programu ESG, „Firma Przyjazna Bieganiu” wspiera sportowe zainteresowania Pracowników, promuje zdrowy i aktywny styl życia oraz integruje zespoły zatrudnione w różnych lokalizacjach kraju, na zróżnicowanych stanowiskach. Program Firma Przyjazna Bieganiu to kluczowa inicjatywa Spółki w obszarze work-life balance, rozwijana systematycznie od roku 2013 roku. „Firma Przyjazna Bieganiu” promuje równowagę pomiędzy życiem prywatnym i zawodowym oraz wspiera Pracowników w podejmowaniu działań prospołecznych i pomocowych.

Założenia projektu:

Program rozwijany jest w oparciu o trzy filary:

- a. Sportowy: propagowanie zdrowego stylu życia poprzez udział pracowników PKP CARGO w różnorodnych inicjatywach biegowych, sportowych – zarówno zewnętrznych (maratonach, półmaratonach organizowanych w Polsce i za granicą), jak również w autorskich projektach PKP CARGO S.A.
- b. Charytatywny: pracownicy PKP CARGO biegając pomagają osobom potrzebującym. Firma cyklicznie wspierała m.in. ogólnopolski bieg charytatywny Poland Business Run czy też pomagała beneficjentom Fundacji PBR – osobom z niepełnosprawnościami narządów ruchu.
- c. Integracyjny (integrowanie pracowników w różnych lokalizacjach firmy i z różnych jednostek strukturalnych Grupy PKP CARGO).

Sztafeta 2023

W roku 2023 w ramach Firmy Przyjaznej Bieganiu zrealizowano II edycję projektu Biegowo-Rowerowa Sztafeta PKP CARGO dookoła Ziemi. Projekt trwał 3 miesiące, a jego uczestnicy pokonali wspólnie dystans dłuższy niż długość równika, tj. ponad 40 tys. km. Projekt został zrealizowany w formie pozwalającej na indywidualne uczestnictwo pracowników w ich miejscach zamieszkania (samodzielne sumowanie i raportowanie dystansów z wykorzystaniem aplikacji sportowych). Inicjatywa skupiła także pracowników spółek zależnych, co zapewnia wysoką wartość integracyjną projektu.

Pozytywne informacje zwrotne dotyczące Sztafety skłaniają do jego kontynuacji w roku 2024. Celem inicjatywy jest aktywizacja pracowników poprzez najbardziej powszechne i dostępne rodzaje aktywności, tj. bieganie, marsz/chód sportowy i jazdę na rowerze. Dzięki Sztafecie PKP CARGO dookoła Ziemi ok. 200 pracowników zrealizowało wspólne wyzwanie w duchu work-life balance i zrównoważonego rozwoju, promując także troskę o środowisko naturalne i oddolne działania redukujące emisję CO₂ (np. rower jako ekologiczny środek transportu).

Dodatkowo, ponad 20 uczestników wzięło udział także w towarzyszącej akcji „Aktywni PKP CARGO S.A.,” w której najbardziej zaangażowani pracownicy stworzyli komunikaty motywujące pozostałych uczestników do aktywności sportowych oraz do łączenia życia zawodowego z troską o zdrowie, a także z realizowaniem indywidualnych pasji, co przekłada się na wyższy poziom zadowolenia również z wykonywanej pracy i większą efektywność.

Wdrażanie i rozwój programu „Firma Przyjazna Bieganiu” przynosi następujące korzyści:

- ◆ promowanie zdrowego i aktywnego stylu życia,
- ◆ integracja pracowników; budowanie poczucia wspólnoty pomiędzy pracownikami z różnych części kraju,
- ◆ wzrost motywacji i efektywności, utożsamianie się z PKP CARGO S.A.,
- ◆ promowanie idei pomagania, rozwijanie postaw prospołecznych,
- ◆ budowanie pozytywnego wizerunku Grupy PKP CARGO jako Pracodawcy,
- ◆ promowanie Spółki jako odpowiedzialnej społecznie wobec społeczności lokalnych: np. członków rodzin osób zaangażowanych w aktywności sportowe.

5. Porady Prawne dla pracowników PKP CARGO S.A.:

Nowa inicjatywa w obszarze wsparcia pracowników, wdrożona po raz pierwszy w roku 2023. Porady realizowane są w formie infolinii – bezpłatnej, anonimowej, poufnej, realizowanej jako dyżur radcy prawnego pod dedykowanym numerem telefonu, czynnym przez określoną ilość godzin, w ustalonych i zakomunikowanych pracownikom dniach tygodnia:

- ◆ częstotliwość: 2x2h tygodniowo,
- ◆ dedykowany numer telefonu: dostawca usługi – kancelaria prawna – koordynuje dedykowany numer telefonu, przypisany wyłącznie do kontaktu pomiędzy prawnikami zaangażowanymi w realizację dyżurów prawnych a pracownikami Spółki.

Porad prawnych na infolinii udzielają doświadczeni prawnicy (adwokaci, radcy prawni), dedykowani specjalnie do tego projektu. Pracownicy dzwoniący na infolinię pozostają w pełni anonimowi. Porady prawne są bezpłatne i udzielane we wszystkich kluczowych gałęziach prawa, z wyłączeniem prawa pracy, ze względu na stosunek zatrudnienia łączący PKP CARGO S.A. z beneficjentami projektu – pracownikami.

Infolinia cieszy się dużym zainteresowaniem, co pokazują liczby udzielonych porad prawnych w pilotażu projektu przeprowadzonym w II połowie 2023, raportowane przez kancelarię prawną realizującą projekt w ujęciu miesięcznym. O zapotrzebowaniu na projekt świadczy fakt, że zgodnie z prowadzoną na bieżąco ewaluacją – pracownicy PKP CARGO S.A. aktywnie korzystają z każdego z przewidzianych na infolinii dyżurów. Sprawdza się również przyjęta formuła projektu – ilość i częstotliwość dyżurów pozwalają na stosunkowo równomierne rozłożenie kontaktów na infolinii oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu zaangażowania radców udzielających porad.

6. Projekt Społecznie Odpowiedzialni:

Nowa inicjatywa w obszarze wsparcia zaangażowania społecznego pracowników, wdrożona po raz pierwszy w roku 2023. W PKP CARGO S.A., jako Spółce liczącej ok.

14 000 pracowników, zatrudnionych w różnych lokalizacjach na terenie całej Polski, pracuje wiele osób, które angażują się w działalność społeczną na rzecz innych. Działają w fundacjach, stowarzyszeniach, klubach lub podejmują społecznie użyteczne inicjatywy w życiu prywatnym. Projekt Społecznie Odpowiedzialni PKP CARGO ma inspirować pracowników do aktywnego działania i podejmowania inicjatyw, które wspierają najbliższe otoczenie na różnorodnych płaszczyznach.

- ◆ Inicjatywa zrealizowana została w 5 kategoriach: Lider Eko, Mecenaz Kultury Kolejowej, Lider Pomagania, Aktywni, Ratownicy.
- ◆ Projekt nawiązuje do idei wolontariatu pracowniczego. Jego celem jest wyróżnienie pracowników zaangażowanych społecznie, promocja ich działań odpowiedzialnych społecznie wewnątrz Spółki, wsparcie ich w realizacji użytecznych społecznie inicjatyw oraz inspirowanie innych pracowników do podejmowania oddolnych aktywności na rzecz dobra społecznego (na zasadzie banku inspiracji).
- ◆ W 2023 roku zrealizowana została I edycja projektu Społecznie Odpowiedzialni. Zostali do niej zaproszeni pracownicy wszystkich spółek Grupy PKP CARGO S.A. W wyniku trwającego 3 miesiące projektu wyłoniono 13 Laureatów, których inicjatywy zostały wyróżnione i zaprezentowane na forum firmy jako przykłady dobrych praktyk w obszarze zaangażowania społecznego. Wyłoniona grupa laureatów – Społecznie Odpowiedzialnych PKP CARGO – to grupa pracowników, którzy w codzienności ofiarują innym swój czas i wysiłek, sprawiając, że świat wokół staje się lepszy. Dbają o ochronę osób w kryzysach materialnych, zdrowotnych, emocjonalnych, chronią cenne zabytki kolejowe i dziedzictwo minionych pokoleń, troszczą się o bezcenne środowisko naturalne. Swoje działania realizują w wolnym czasie, a ich najważniejszym narzędziem jest ich własny wysiłek. Zwieńczeniem projektu był finał z udziałem laureatów w głównej siedzibie PKP CARGO S.A. w Warszawie, zrealizowany 18 grudnia 2023.
- ◆ Projekt został szeroko zakomunikowany w mediach wewnętrznych Spółki, m.in. w Intranecie (strona główna i dedykowana podstrona projektu, plakaty, Newsletter Zrównoważonego Rozwoju Grupy PKP CARGO, bieżąca komunikacja z laureatami projektu).

Korzyści z realizacji:

- ◆ wymiana doświadczeń, promowanie społecznie odpowiedzialnych postaw,
- ◆ inspirowanie do podjęcia społecznie odpowiedzialnych działań poprzez rozpowszechnianie przykładów aktywności realizowanych przez koleżanki i kolegów pracujących w tej samej Spółce,
- ◆ promowanie celów Zrównoważonego Rozwoju wśród pracowników Grupy PKP CARGO.

Poprzez projekt Społecznie Odpowiedzialni PKP CARGO pokazuje, że pomaganie ma w sobie moc czynienia rzeczywistości lepszą, a celem inicjatywy jest także promowanie działań podejmowanych na rzecz zrównoważonego rozwoju.

7. Komunikacja Społecznie Odpowiedzialna PKP CARGO S.A.

Komunikacja Społecznie Odpowiedzialna obejmuje skoordynowane działania komunikacyjne, kierowane do pracowników Grupy PKP CARGO. Praktyka realizowana jest poprzez ustandaryzowane, cykliczne materiały komunikacyjne, które docierają regularnie do grup docelowych. Komunikacja społecznie odpowiedzialna w PKP CARGO S.A. prowadzona jest w sposób skoordynowany, spójny i całościowy; adresowana do ok. 14 000 pracowników, jej celem jest edukowanie i promocja działań ESG Spółki, ale także **wsparcie i wzmocnienie zaangażowania pracowników, w szczególności w poniższych obszarach:**

- ◆ Kultura bezpiecznego miejsca pracy: zwłaszcza wśród pracowników bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Stałym, cyklicznym elementem są Newsletter PWP (Programu Psychologicznego Wsparcia Powypadkowego) dla maszynistów oraz Newsletter BHP dla pracowników obszaru BHP.
- ◆ Partnerski dialog społeczny: do komunikacji wew. dotyczącej aktualnej, ważnej dla Spółki i pracowników tematyki zapraszani są liderzy największych związków zawodowych – Sygnatariuszy Zakładowego Układu Zbiorowego PKP CARGO.
- ◆ Zdrowy i aktywny tryb życia – regularna promocja bezpiecznej aktywności fizycznej i profilaktyki zdrowotnej w duchu work-life balance.
- ◆ Honorowe krwiodawstwo – promowanie honorowych zbiórek krwi organizowanych przez środowisko kolejowe (funkcja informacyjna i edukacyjna, budowanie wizerunku honorowych krwiodawców jako ratowników zdrowia i życia, motywowanie pracowników do podejmowania działań prospołecznych i wolontariackich).
- ◆ Zrównoważony Rozwój – cyklicznie wysyłany do spółek Grupy PKP CARGO Newsletter Zrównoważonego Rozwoju

pełni funkcję promocji zaangażowania społecznego PKP CARGO S.A., dzielenia się dobrymi praktykami, aktualizuje wiedzę o inicjatywach ESG. Newsletter dociera do koordynatorów CSR i pracowników we wszystkich spółkach zależnych Grupy PKP CARGO; stanowi platformę wymiany informacji w obszarze zrównoważonego rozwoju. Newsletter upowszechnia najlepsze praktyki z zakresu ESG, cele firmy w tym obszarze oraz:

- ◆ promuje tematykę ESG wśród pracowników sektora kolejowego i kadry managerskiej koordynującej obszar społecznej odpowiedzialności biznesu w Grupie PKP CARGO,
- ◆ pozwala na włączanie do inicjatyw ESG pracowników wszystkich spółek Grupy PKP CARGO,
- ◆ zapewnia stały przepływ informacji na temat ważnych działań społecznych w Grupie PKP CARGO – wśród ok. 20 000 pracowników,
- ◆ wzmacnia wizerunek PKP CARGO S.A. jako firmy odpowiedzialnej społecznie.

Częstotliwość ukazywania się Newslettera – min. 1 wydanie na miesiąc. Od roku 2023 wydawany pod nazwą Newsletter Zrównoważonego Rozwoju (wcześniej Newsletter CSR).

PKP CARGO SERVICE

PKP CARGO SERVICE w celu zapewnienia pozytywnego wpływu na własnych pracowników podejmuje inicjatywy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy.

PKP CARGOTABOR

PKP CARGOTABOR w celu zapewnienia pozytywnego wpływu na własnych pracowników podejmuje inicjatywy w zakresie poprawy BHP oraz dodatkowych możliwości ubezpieczeń.

PKP CARGO TERMINALE

PKP CARGO TERMINALE skupia się na relacjach z pracownikami i społecznością lokalną: poprzez praktyki szkolne/studenckie czy staże, programy szkoleniowe, zapewnienie godnych warunków pracy, wsparcie lokalnych inicjatyw czy działań na rzecz edukacji.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

Spółka dba o zapewnienie pracownikom właściwych, bezpiecznych warunków pracy. Zapewnia możliwość dodatkowych ubezpieczeń. Działa zgodnie z Kodeksem pracy.

CARGOTOR

Spółka CARGOTOR w celu zapewnienia pozytywnego wpływu na własnych pracowników działa zgodnie z Kodeksem pracy i obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi.

PKP CARGO CONNECT

PKP CARGO CONNECT w celu zapewnienia pozytywnego wpływu na własnych pracowników podejmuje inicjatywy, mające na celu zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy.

Sposób śledzenia i oceny skuteczności działań i inicjatyw w osiągnięciu wyników dla własnych pracowników

PKP CARGO

Wszystkie projekty i inicjatywy kierowane do pracowników mają na celu długofalową poprawę sytuacji pracowników w obszarach istotnych ze względu na charakter prac w sektorze kolejowym. Każda z inicjatyw, realizowana jako projekt z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu jest analizowana i weryfikowana w cyklach rocznych, w których bierze się pod uwagę m.in. poziom jej dostosowania do aktualnych potrzeb pracowników, skuteczność, liczbę adresatów czy różnorodność wykorzystanych kanałów dotarcia. Analizowane inicjatywy są po każdym rocznym okresie realizacji poddawane ocenie i modyfikowane.

Inicjatywy, które spełniają oczekiwania pracowników są kontynuowane w cyklach wieloletnich. Każda z inicjatyw jest uwzględniana w rocznym Planie CSR, oceniana pod kątem zgodności z Polityką CSR PKP CARGO S.A. i akceptowana na poziomie Członka Zarządu Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. Poziom realizacji planu CSR oraz wnioski z wdrożenia poszczególnych inicjatyw są podsumowywane w cyklach półrocznych i rocznych w dedykowanych Podsumowaniach CSR.

Inicjatywy PKP CARGO w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu kierowane do pracowników posiadają:

- ◆ jasno sprecyzowane grupy odbiorców,
- ◆ dedykowane stałe narzędzia i kanały komunikacji.

Ponadto inicjatywy te są:

- ◆ rozwijane konsekwentnie w ujęciu długoterminowym,
- ◆ wyrazem realizacji Celów Zrównoważonego Rozwoju Agendy ONZ 2030,
- ◆ zgodne z międzynarodową normą ISO 26 000 i wymogami raportowania GRI,
- ◆ dostosowane do modelu biznesowego oraz przekroju zatrudnienia w PKP CARGO.

Planowane lub realizowane działania mające na celu złagodzenie istotnego ryzyka wynikającego z wpływu i zależności od własnych pracowników oraz sposobu monitorowania skuteczności tych działań

Grupa PKP CARGO

Grupa na bieżąco analizuje skuteczność prowadzonych w zakresie łagodzenia istniejącego ryzyka działań, a po zidentyfikowaniu określonego ryzyka dokonuje jego oceny i następnie podejmuje działania, które mają na celu wyeliminowanie negatywnego wpływu na załogę.

Ujawnienie, czy i w jaki sposób zapewnia się, że własne praktyki nie powodują ani nie przyczyniają się do istotnego negatywnego wpływu na własnych pracowników

Grupa PKP CARGO

Praktyki stosowane w PKP CARGO nie powodują i nie przyczyniają się do istotnego negatywnego wpływu na własnych pracowników.

ESRS S1-5

Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi oddziaływaniami, zwiększania pozytywnych oddziaływań i zarządzania istotnym ryzykiem i istotnymi możliwościami

Cele ustalone w celu zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i szansami związanymi z własną siłą roboczą

Grupa PKP CARGO

Jednym z priorytetów jest zdrowie i bezpieczeństwo pracowników, a w konsekwencji zapewnienie bezpiecznego miejsca pracy. Stąd dbałość o każdego pracownika od pierwszego dnia zatrudnienia oraz podejmowane inicjatywy podnoszące poziom bezpieczeństwa. Prowadzone cyklicznie szkolenia i badania, przyznawane pracownikom dodatkowe uprawnienia oraz atrakcyjne świadczenia zdrowotne mają na celu zniwelować ryzyko związane z własną siłą roboczą.

PKP CARGO S.A. dąży do prowadzenia biznesu społecznie odpowiedzialnego, co oznacza tworzenie pozytywnych i trwałych relacji z pracownikami, społeczeństwem i otoczeniem biznesowym.



Ujawnienie, czy i w jaki sposób pracownicy lub przedstawiciele pracowników byli bezpośrednio zaangażowani w ustalanie celów

PKP CARGO

W ustalanie celów mających wpływ na sytuację zatrudnienia zaangażowani są przedstawiciele pracowników w Radzie Nadzorczej i Zarządzie PKP CARGO S.A. wybierani przez załogę Spółki.

Dialog społeczny Zarządu z przedstawicielami pracowników to istotny element prowadzenia działalności, traktowany jako partnerska forma współpracy, niezbędna do podniesienia efektywności Spółki. Wspólnie wypracowane oraz respektowane rozwiązania wpływają na procesy biznesowe i kształtują aspekty istotne dla pracowników.

PKP CARGO SERVICE

Pracownicy administracyjni oraz kierownictwo PKP CARGO SERVICE są bezpośrednio zaangażowani w ustalanie celów podległej komórki. Realizacja celów weryfikowana jest kwartalnie.

Ujawnienie, czy i w jaki sposób pracownicy lub przedstawiciele pracowników byli bezpośrednio zaangażowani w śledzenie wyników w odniesieniu do celów

PKP CARGO

Przedstawiciele pracowników w Radzie Nadzorczej i Zarządzie PKP CARGO S.A. są informowani przez właściwe komórki organizacyjne o wynikach realizacji założonych celów mających wpływ na sytuację zatrudnieniową pracowników. Powyższe zagadnienia omawiane są również na spotkaniach w ramach prowadzonego w Spółce dialogu społecznego.

PKP CARGO SERVICE

Wyniki z realizacji celów omawiane są przez kierownictwo PKP CARGO SERVICE raz na kwartał z każdym pracownikiem danej komórki. Wyniki omawiane są również z przedstawicielami pracowników w ramach prowadzonego w Spółce dialogu społecznego.

PKP CARGOTABOR

Pracownicy PKP CARGOTABOR nie są bezpośrednio zaangażowani w śledzenie wyników w odniesieniu do celów.

CARGOTOR

W CARGOTOR zaangażowanie pracowników w śledzenie wyników w odniesieniu do celów odbywa się w ramach bieżącej komunikacji i spotkań zespołów.

ESRS S1-6

Charakterystyka pracowników jednostki

W poniższych ujawnieniach objętych ujawnieniem ESRS S1-6 podano dane według stanu na dzień 31.12.2023 r.

W raporcie uwzględniono informacje i dane dla spółki dominującej PKP CARGO S.A. oraz 7 jednostek zależnych (w różnym stopniu w zależności od dostępności informacji i danych posiadanych przez poszczególne spółki) konsolidowanych metodą pełną:

- ◆ PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.,
- ◆ PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.,
- ◆ 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.

W raporcie nie uwzględniono spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. ze względu na fakt, iż spółka w 2023 r. nie prowadziła działalności operacyjnej. Do przedmiotowej spółki wniesiono aport w postaci nieruchomości w Gniewczynie Łańcuckiej w marcu 2023 r. W dniu 26 września 2023 r. PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. zawarła umowę sprzedaży na cele obronności i bezpieczeństwa Państwa na rzecz Skarbu Państwa Rejonowego Zarządu Infrastruktury w Lublinie tj. jednostce podległej organizacyjnie Ministrowi Obrony Narodowej, majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie Łańcuckiej. Spółka na dzień 31.12.2023 r. zatrudniała 1 osobę.

Brak ujawnienia danych w odniesieniu do wybranych spółek oznacza, że systemy raportowania wskazanych danych nie zostały jeszcze wdrożone dla tej spółki.

Charakterystyka pracowników przedsiębiorstwa – liczba pracowników w podziale na płeć

Grupa i spółki zależne	Charakterystyka pracowników przedsiębiorstwa – liczba pracowników w podziale na płeć	
	Kobiety	Mężczyźni
Grupa PKP CARGO	5 028	14 904
PKP CARGO	4 024	10 038
PKP CARGO SERVICE	156	643
PKP CARGOTABOR	253	2 379
PKP CARGO TERMINALE	56	226
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	10	51
CARGOTOR	78	102
PKP CARGO CONNECT	220	246
PKP CARGO INTERNATIONAL	231	1 219



Liczba pracowników (w przeliczeniu na etaty)

Grupa i spółki zależne	Liczba pracowników (w przeliczeniu na etaty)
Grupa PKP CARGO	19 869,15
PKP CARGO	14 034,75
PKP CARGO SERVICE	790,55
PKP CARGOTABOR	2 608,95
PKP CARGO TERMINALE	282,00
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	61,00
CARGOTOR	180,00
PKP CARGO CONNECT	462,00
PKP CARGO INTERNATIONAL	1 449,90

Charakterystyka pracowników przedsiębiorstwa – liczba pracowników w krajach zatrudniających 50 lub więcej pracowników

Grupa i spółki zależne	Liczba pracowników w krajach zatrudniających 50 lub więcej pracowników
Grupa PKP CARGO	19 932
PKP CARGO	14 062
PKP CARGO SERVICE	799
PKP CARGOTABOR	2 632
PKP CARGO TERMINALE	282
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	61
CARGOTOR	180
PKP CARGO CONNECT	466
PKP CARGO INTERNATIONAL	1 450

Średnia liczba pracowników (w przeliczeniu na etaty)

Grupa i spółki zależne	Średnia liczba pracowników (w przeliczeniu na etaty)
Grupa PKP CARGO	19 916,86
PKP CARGO	14 071,42
PKP CARGO SERVICE	787,52
PKP CARGOTABOR	2 608,95
PKP CARGO TERMINALE	274,27
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	59,80
CARGOTOR	180,00
PKP CARGO CONNECT	462,00
PKP CARGO INTERNATIONAL	1 473,90

Średnia liczba pracowników w krajach zatrudniających 50 lub więcej pracowników

Grupa i spółki zależne	Średnia liczba pracowników w krajach zatrudniających 50 lub więcej pracowników
Grupa PKP CARGO	19 969,07
PKP CARGO	14 095,58
PKP CARGO SERVICE	787,52
PKP CARGOTABOR	2 632,00
PKP CARGO TERMINALE	274,27
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	59,80
CARGOTOR	180,00
PKP CARGO CONNECT	466,00
PKP CARGO INTERNATIONAL	1 473,90

Charakterystyka pracowników przedsiębiorstwa – informacje o pracownikach według rodzaju umowy, płci i regionu

Grupa i spółki zależne	Charakterystyka pracowników przedsiębiorstwa – liczba pracowników w podziale na płeć			
	Umowa na czas nieokreślony		Umowa na czas określony	
	Kobiety	Mężczyźni	Kobiety	Mężczyźni
Grupa PKP CARGO	4 488	13 368	596	1 480
PKP CARGO	3 601	9 135	423	903
PKP CARGO SERVICE	131	562	81	25
PKP CARGOTABOR	225	2 111	28	268
PKP CARGO TERMINALE	51	214	5	12
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	9	42	1	9
CARGOTOR	66	97	12	5
PKP CARGO CONNECT	200	228	20	18
PKP CARGO INTERNATIONAL	205	979	26	240

Liczba pracowników (liczba pracowników lub ekwiwalent pełnego czasu pracy)

Grupa i spółki zależne	Liczba pracowników (liczba pracowników lub ekwiwalent pełnego czasu pracy)
Grupa PKP CARGO	19 906
PKP CARGO	14 062
PKP CARGO SERVICE	782
PKP CARGOTABOR	2 627
PKP CARGO TERMINALE	282
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	61
CARGOTOR	180
PKP CARGO CONNECT	462
PKP CARGO INTERNATIONAL	1 450

Średnia liczba pracowników (liczba pracowników lub ekwiwalent pełnego czasu pracy)

Grupa i spółki zależne	Liczba pracowników (liczba pracowników lub ekwiwalent pełnego czasu pracy)
Grupa PKP CARGO	19 963,31
PKP CARGO	14 095,58
PKP CARGO SERVICE	779,03
PKP CARGOTABOR	2 632,00
PKP CARGO TERMINALE	282,00
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	59,80
CARGOTOR	180,00
PKP CARGO CONNECT	461,00
PKP CARGO INTERNATIONAL	1 473,90



Liczba i procent rotacji pracowników

Grupa i spółki zależne	Liczba rotacji pracowników	Procent rotacji (%)
Grupa PKP CARGO	1 908	9,57
PKP CARGO	1478	10,49
PKP CARGO SERVICE	125	15,55
PKP CARGOTABOR	203	7,73
PKP CARGO TERMINALE	12	4,37
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	2	3,00
CARGOTOR	18	10,00
PKP CARGO CONNECT	38	8,10
PKP CARGO INTERNATIONAL	32	8,13



Metodologia i założenia wykorzystane do opracowania danych (pracownicy)

Liczba odejść w okresie sprawozdawczym podzielona przez całkowitą liczbę pracowników na koniec okresu sprawozdawczego*100.

Liczba pracowników jest podawana w przeliczeniu na liczbę pracowników lub ekwiwalent pełnego czasu pracy

Przyjęto:

- ♦ stan w osobach liczony każdy jako 1 każdy pracownik,
- ♦ stan w etatach liczony zgodnie z etatem pracownika.

Liczba pracowników jest podawana na koniec okresu sprawozdawczego/ średnia/ inna metodologia

Dane zostały podane wg stanu na 31.12.2023 r.

ESRS S1-8

Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego

W Grupie PKP CARGO wolność zrzeszania się pracowników jest jednym z podstawowych i zarazem kluczowych praw pracowników. Zrzeszające pracowników Grupy związki zawodowe reprezentują ich interesy zawodowe oraz socjalne. Zarządy poszczególnych spółek należących do Grupy PKP CARGO zobowiązane są do bieżącej współpracy ze związkami zawodowymi. Jednym z takich obszarów jest m.in. wdrażanie Zakładowych Układów Zbiorowych Pracy. Zawarcie takich układów w poszczególnych spółkach Grupy PKP CARGO umożliwiło formalne określenie i wzmocnienie komunikacji pomiędzy Zarządem, a organizacjami związkowymi reprezentującymi prawa i sugestie pracowników.

Odsetek wszystkich pracowników objętych układami zbiorowymi pracy

Odsetek własnych pracowników objętych układami zbiorowymi pracy według kraju (w EOG)

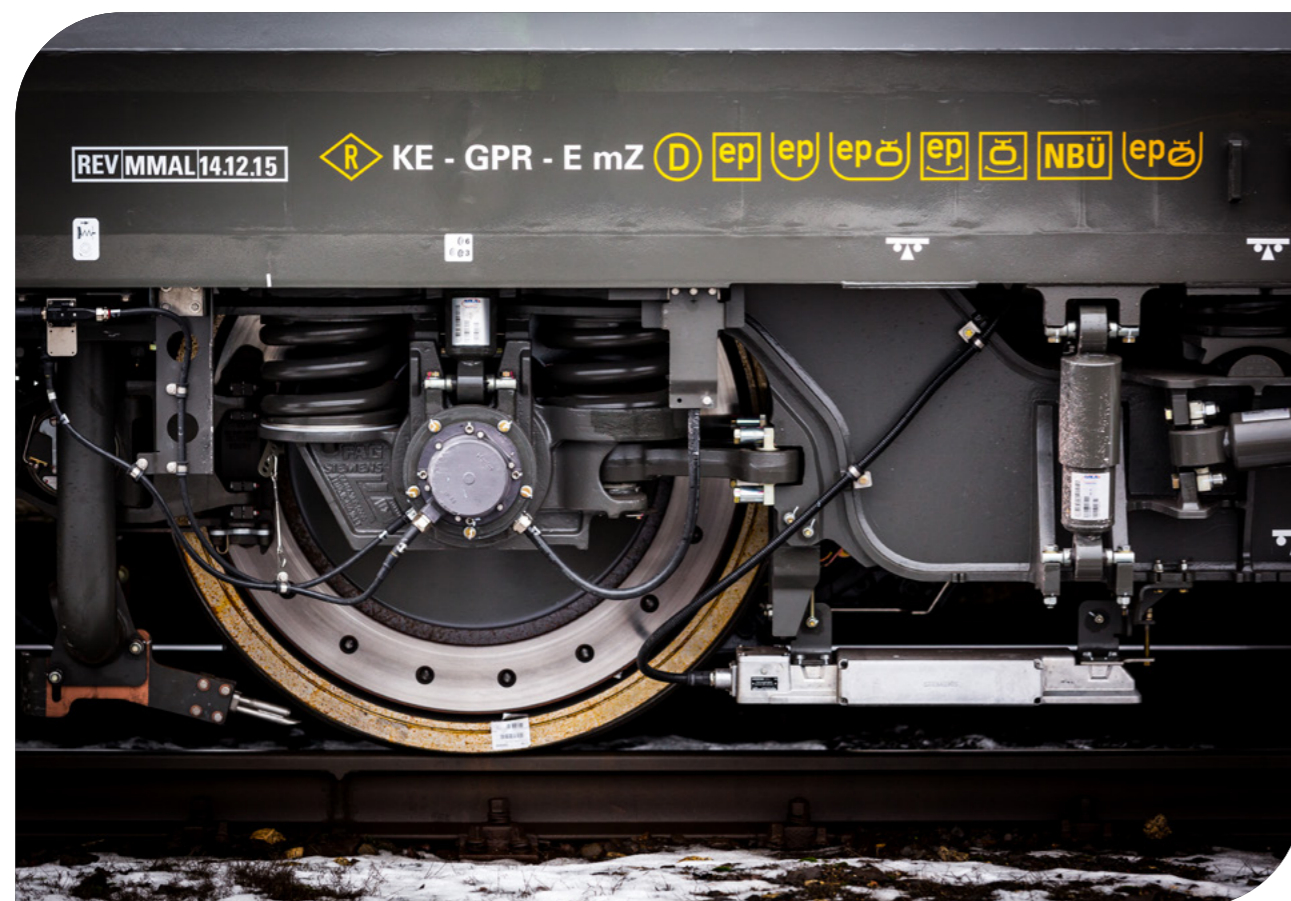
Grupa i spółki zależne	Odsetek wszystkich pracowników objętych układami zbiorowymi pracy (%)	Grupa i spółki zależne	Odsetek własnych pracowników objętych układami zbiorowymi pracy według kraju (w EOG) (%)
Grupa PKP CARGO	98,85	Grupa PKP CARGO	98,85
PKP CARGO	100	PKP CARGO	100
PKP CARGO SERVICE	100	PKP CARGO SERVICE	100
PKP CARGOTABOR	100	PKP CARGOTABOR	100
PKP CARGO TERMINALE	100	PKP CARGO TERMINALE	100
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	0	CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	0
CARGOTOR	100	CARGOTOR	100
PKP CARGO CONNECT	100	PKP CARGO CONNECT	100
PKP CARGO INTERNATIONAL	88,4	PKP CARGO INTERNATIONAL	88,4

Odsetek wszystkich pracowników objętych przedstawicielstwem pracowników

Grupa i spółki zależne	Odsetek pracowników w kraju (EOG) objętych przedstawicielstwem pracowników
Grupa PKP CARGO	-
PKP CARGO	81,40
PKP CARGO SERVICE	33,08
PKP CARGOTABOR	70,57
PKP CARGO TERMINALE	86,70
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	60,67
CARGOTOR	78,00
PKP CARGO CONNECT	68,71
PKP CARGO INTERNATIONAL	Brak ujawnienia

Ujawnienie istnienia jakiegokolwiek umowy z pracownikami dotyczącej reprezentacji przez Europejską Radę Zakładową (ERZ), Radę Zakładową Societas Europaea (SE) lub Radę Zakładową Societas Cooperativa Europaea (SCE)

Brak takich umów z pracownikami, ponadzakładowe organizacje związkowe działające w PKP CARGO są członkami europejskich struktur związkowych, a ich przedstawiciele, będący pracownikami Grupy, aktywnie uczestniczą w spotkaniach tych struktur. Mając na względzie unormowania międzynarodowe i krajowe pracodawca akceptuje powyższe, respektując prawo pracowników do zrzeszania się i wynikające z tego uprawnienia określone przepisami prawa.



ESRS S1-9

Wskaźniki różnorodności

Liczba pracowników (w przeliczeniu na osoby) na najwyższym szczeblu kierowniczym

Grupa i spółki zależne	Liczba pracowników (w przeliczeniu na osoby) na najwyższym szczeblu kierowniczym
Grupa PKP CARGO	159
PKP CARGO	68
PKP CARGO SERVICE	7
PKP CARGOTABOR	26
PKP CARGO TERMINALE	7
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	5
CARGOTOR	12
PKP CARGO CONNECT	17
PKP CARGO INTERNATIONAL	8

Odsetek pracowników na najwyższym szczeblu kierowniczym

Grupa i spółki zależne	Odsetek pracowników na najwyższym szczeblu kierowniczym (%)
Grupa PKP CARGO	0,80
PKP CARGO	0,48
PKP CARGO SERVICE	0,48
PKP CARGOTABOR	0,99
PKP CARGO TERMINALE	2,48
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	8,20
CARGOTOR	6,67
PKP CARGO CONNECT	3,65
PKP CARGO INTERNATIONAL	0,55

Liczba pracowników (w przeliczeniu na osoby) w wieku poniżej 30 lat

Grupa i spółki zależne	Liczba pracowników (w przeliczeniu na osoby) w wieku poniżej 30 lat
Grupa PKP CARGO	1 845
PKP CARGO	1 147
PKP CARGO SERVICE	96
PKP CARGOTABOR	360
PKP CARGO TERMINALE	9
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	12
CARGOTOR	43
PKP CARGO CONNECT	35
PKP CARGO INTERNATIONAL	143

Odsetek pracowników w wieku poniżej 30 lat

Grupa i spółki zależne	Odsetek pracowników w wieku poniżej 30 lat (%)
Grupa PKP CARGO	9
PKP CARGO	8
PKP CARGO SERVICE	12
PKP CARGOTABOR	14
PKP CARGO TERMINALE	3
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	20
CARGOTOR	24
PKP CARGO CONNECT	8
PKP CARGO INTERNATIONAL	10

Liczba pracowników (w przeliczeniu na osoby) w wieku od 30 do 50 lat

Grupa i spółki zależne	Liczba pracowników (w przeliczeniu na osoby) w wieku od 30 do 50 lat
Grupa PKP CARGO	7 597
PKP CARGO	4 965
PKP CARGO SERVICE	487
PKP CARGOTABOR	1 037
PKP CARGO TERMINALE	94
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	26
CARGOTOR	53
PKP CARGO CONNECT	277
PKP CARGO INTERNATIONAL	658

Odsetek pracowników w wieku od 30 do 50 lat

Grupa i spółki zależne	Odsetek pracowników w wieku od 30 do 50 lat (%)
Grupa PKP CARGO	38
PKP CARGO	35
PKP CARGO SERVICE	61
PKP CARGOTABOR	39
PKP CARGO TERMINALE	33
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	43
CARGOTOR	29
PKP CARGO CONNECT	59
PKP CARGO INTERNATIONAL	45

Liczba pracowników (w przeliczeniu na osoby) w wieku powyżej 50 lat

Grupa i spółki zależne	Liczba pracowników (w przeliczeniu na osoby) w wieku powyżej 50 lat
Grupa PKP CARGO	10 492
PKP CARGO	7 950
PKP CARGO SERVICE	216
PKP CARGOTABOR	1 235
PKP CARGO TERMINALE	181
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	23
CARGOTOR	84
PKP CARGO CONNECT	154
PKP CARGO INTERNATIONAL	649

Odsetek pracowników w wieku powyżej 50 lat

Grupa i spółki zależne	Odsetek pracowników w wieku powyżej 50 lat (%)
Grupa PKP CARGO	53
PKP CARGO	57
PKP CARGO SERVICE	27
PKP CARGOTABOR	47
PKP CARGO TERMINALE	64
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	40
CARGOTOR	46
PKP CARGO CONNECT	33
PKP CARGO INTERNATIONAL	45

Własna definicja kierownictwa najwyższego szczebla

PKP CARGO

Kierownictwo najwyższego szczebla zostało zdefiniowane jako pracownicy zatrudnieni na stanowisku zajmujące stanowiska: Dyrektor oraz Zastępca Dyrektora.

PKP CARGO SERVICE

Kierownictwo najwyższego szczebla rozumiane jako pracownicy zatrudnieni na stanowisku Dyrektor Biura i Zastępca Dyrektora Biura.

PKP CARGOTABOR

Za kierownictwo najwyższego szczebla przyjęto Dyrektora Biura, Dyrektora Zakładu, Zastępcę Dyrektora.

PKP CARGO TERMINALE

Jako kierownictwo najwyższego szczebla spółka PKP CARGO TERMINALE przyjęła definicję uwzględniającą stanowiska: Dyrektor, Zastępca Dyrektora oraz Pełnomocnik Zarządu.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

Kierownictwo najwyższego szczebla rozumiane jako pracownicy zatrudnieni na stanowisku Dyrektora Zarządzającego, Dyrektora i Zastępcy Dyrektora Działów, Główna Księgowa.

CARGOTOR

Za kierownictwo najwyższego szczebla przyjęto stanowiska: Dyrektor oraz Zastępca Dyrektora.

PKP CARGO CONNECT

Za kierownictwo najwyższego szczebla przyjęto Dyrektorów Obszarów kompetencyjnych.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Kierownictwo najwyższego szczebla rozumiane jako osoby zatrudnione na stanowiskach: Dyrektor oraz Zastępca dyrektora.



ESRS S1-10

Odpowiednie płace

Grupa PKP CARGO

PKP CARGO S.A. dba o zapewnianie odpowiednich warunków finansowych dla zatrudnionych, modyfikując obowiązujące regulacje pod kątem możliwości Spółki. Ustalając wysokość wynagrodzeń stosuje jasne kryteria, które są oparte na ocenie pracy i kompetencji pracowników. Pracodawca monitoruje i analizuje poziom oraz strukturę wynagrodzeń, biorąc pod uwagę różne grupy pracowników i czynniki wpływające na ich wysokość, aby w ten sposób zapobiegać wszelkim formom dyskryminacji.

Spółka przestrzega przepisów prawa powszechnego w tym zakresie, w szczególności unormowań dotyczących minimalnego wynagrodzenia za pracę.

Odsetek pracowników wynagradzanych poniżej obowiązującego poziomu odniesienia dla odpowiedniego wynagrodzenia

0% w ramach spółek w Grupie.

ESRS S1-14

Wskaźniki bezpieczeństwa i higieny pracy

W Grupie funkcjonuje System Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy, a wszystkie procedury dotyczące kwestii bezpieczeństwa i higieny pracy zawarte w Zintegrowanym Systemie Zarządzania.

Odsetek pracowników objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych i (lub) uznanych standardach lub wytycznych

Grupa i spółki zależne	Odsetek pracowników objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy (%)
Grupa PKP CARGO	100
PKP CARGO	100
PKP CARGO SERVICE	100
PKP CARGOTABOR	100
PKP CARGO TERMINALE	100
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	100
CARGOTOR	100
PKP CARGO CONNECT	100
PKP CARGO INTERNATIONAL	100

Liczba ofiar śmiertelnych wśród własnych pracowników w wyniku urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia związanego z pracą

W Grupie PKP CARGO oraz poszczególnych spółkach nie było ofiar śmiertelnych wśród własnych pracowników w wyniku urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia związanego z pracą.

Liczba ofiar śmiertelnych w wyniku urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia innych pracowników pracujących na terenie przedsiębiorstwa

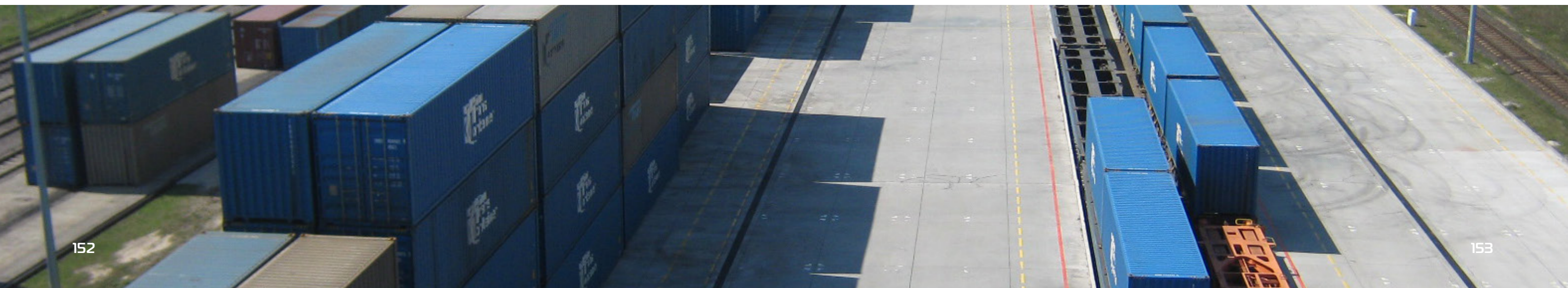
W Grupie PKP CARGO oraz poszczególnych spółkach nie było ofiar śmiertelnych w wyniku urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia innych pracowników pracujących na terenie przedsiębiorstwa.

Liczba możliwych do zarejestrowania wypadków związanych z pracą wśród własnych pracowników

Grupa i spółki zależne	Liczba możliwych do zarejestrowania wypadków związanych z pracą wśród własnych pracowników
Grupa PKP CARGO	182
PKP CARGO	89
PKP CARGO SERVICE	10
PKP CARGOTABOR	40
PKP CARGO TERMINALE	5
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	1
CARGOTOR	1
PKP CARGO CONNECT	6
PKP CARGO INTERNATIONAL	30

Wskaźnik możliwych do zarejestrowania wypadków związanych z pracą dla własnych pracowników

Grupa i spółki zależne	Wskaźnik możliwych do zarejestrowania wypadków związanych z pracą dla własnych pracowników (%)
Grupa PKP CARGO	0,91
PKP CARGO	0,63
PKP CARGO SERVICE	1,25
PKP CARGOTABOR	1,52
PKP CARGO TERMINALE	1,77
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	1,64
CARGOTOR	0,56
PKP CARGO CONNECT	1,29
PKP CARGO INTERNATIONAL	2,07



Liczba możliwych do zarejestrowania przypadków złego stanu zdrowia pracowników związanych z pracą

Grupa i spółki zależne	Liczba możliwych do zarejestrowania przypadków złego stanu zdrowia pracowników związanych z pracą
Grupa PKP CARGO	0
PKP CARGO	0
PKP CARGO SERVICE	0
PKP CARGOTABOR	0
PKP CARGO TERMINALE	0
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	Brak ujawnienia
CARGOTOR	0
PKP CARGO CONNECT	Brak ujawnienia
PKP CARGO INTERNATIONAL	0

Liczba dni straconych z powodu urazów związanych z pracą i wypadków śmiertelnych związanych z pracą, złego stanu zdrowia związanego z pracą i wypadków śmiertelnych związanych ze złym stanem zdrowia pracowników

Grupa i spółki zależne	Liczba dni straconych z powodu urazów związanych z pracą i wypadków śmiertelnych związanych z pracą, złego stanu zdrowia związanego z pracą i wypadków śmiertelnych związanych ze złym stanem zdrowia pracowników
Grupa PKP CARGO	10 929
PKP CARGO	4 006
PKP CARGO SERVICE	567
PKP CARGOTABOR	2 502
PKP CARGO TERMINALE	472
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	8
CARGOTOR	28
PKP CARGO CONNECT	66
PKP CARGO INTERNATIONAL	3 280

ESRS S1-15

Wskaźniki równowagi między życiem zawodowym a prywatnym

Odsetek pracowników uprawnionych do wzięcia urlopu rodzinnego

Grupa i spółki zależne	Odsetek pracowników uprawnionych do wzięcia urlopu rodzinnego (%)
Grupa PKP CARGO	11,61
PKP CARGO	12,50
PKP CARGO SERVICE	21,90
PKP CARGOTABOR	3,91
PKP CARGO TERMINALE	9,20
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	1,64
CARGOTOR	3,89
PKP CARGO CONNECT	48,10
PKP CARGO INTERNATIONAL	1,40

Odsetek uprawnionych pracowników, którzy skorzystali z urlopu rodzinnego

Grupa i spółki zależne	Odsetek uprawnionych pracowników, którzy skorzystali z urlopu rodzinnego (%)
Grupa PKP CARGO	17,66
PKP CARGO	20,70
PKP CARGO SERVICE	18,29
PKP CARGOTABOR	0,38
PKP CARGO TERMINALE	1,06
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	100
CARGOTOR	71,00
PKP CARGO CONNECT	51,80
PKP CARGO INTERNATIONAL	1,40



Odsetek uprawnionych pracowników, którzy skorzystali z urlopu rodzinnego według płci

Grupa i spółki zależne	Odsetek uprawnionych pracowników, którzy skorzystali z urlopu rodzinnego według płci (%)	
	Kobiety	Mężczyźni
Grupa PKP CARGO	8,17	14,67
PKP CARGO	5,36	15,36
PKP CARGO SERVICE	17,71	82,29
PKP CARGOTABOR	0,30	0,08
PKP CARGO TERMINALE	0,30	0,76
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	100	0,00
CARGOTOR	100	66,67
PKP CARGO CONNECT	34,4	17,40
PKP CARGO INTERNATIONAL	1,30	0,10

W Grupie PKP CARGO pracownicy korzystają z Urlopow rodzinnych (urlopow związanych z rodzicielstwem), które funkcjonują na podstawie przepisow powszechnie obowiązujących, tj. Kodeksu pracy, którego przepisy są respektowane przez poszczególne Spółki. Wszyscy pracownicy są uprawnieni do urlopow rodzinnych na mocy polityki społecznej i (lub) układow zbiorowych pracy.



ESRS S1-16

Wskaźniki wynagrodzeń (luka płacowa i całkowite wynagrodzenie)

Różnice w wynagrodzeniach kobiet i mężczyzn

Grupa i spółki zależne	Średnie miesięczne wynagrodzenie zasadnicze (PLN)	
	Kobiety	Mężczyźni
Grupa PKP CARGO	4 929,34	4 546,29
PKP CARGO	4 645,22	4 186,75
PKP CARGO SERVICE	5 610,00	5 293,00
PKP CARGOTABOR	6 406,73	5 196,55
PKP CARGO TERMINALE	6 209,00	5 749,07
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	7 820,71	4 978,23
CARGOTOR	4 265,31	4 893,43
PKP CARGO CONNECT	7 802,00	7 262,00
PKP CARGO INTERNATIONAL	4 854,00	5 026,00

Różnice w wynagrodzeniach kobiet i mężczyzn

Grupa i spółki zależne	Różnice w wynagrodzeniach kobiet i mężczyzn (%)
Grupa PKP CARGO	8,4
PKP CARGO	11,00
PKP CARGO SERVICE	6,0
PKP CARGOTABOR	23,00
PKP CARGO TERMINALE	8,0
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	57,0
CARGOTOR	-12,8
PKP CARGO CONNECT	6,9
PKP CARGO INTERNATIONAL	3,5

Roczny wskaźnik wynagrodzenia całkowitego

Grupa i spółki zależne	Roczny wskaźnik wynagrodzenia całkowitego (%)
Grupa PKP CARGO	381
PKP CARGO	401
PKP CARGO SERVICE	235
PKP CARGOTABOR	376
PKP CARGO TERMINALE	217
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO	382
CARGOTOR	285
PKP CARGO CONNECT	296
PKP CARGO INTERNATIONAL	350

Informacje kontekstowe niezbędne do zrozumienia danych, sposobu opracowania danych i innych zmian danych bazowych, które należy uwzględnić

Pracownikom oprócz wynagrodzenia zasadniczego określonego w umowie o pracę, w zależności od zasady wynagradzania (według regulacji płacowych obowiązujących w Spółce), przysługuje szereg dodatkowych elementów składających się na wynagrodzenie całkowite, m.in. dodatek za staż pracy, premia, ekwiwalent za węgiel, dodatek za pracę w niedziele i święta, dodatek za pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia, uciążliwych lub niebezpiecznych, dodatek funkcyjny, dodatek kilometrowy, dodatek dojazdowy, dodatek za jednoosobową obsługę trakcyjną, a także nagrody jubileuszowe.

ESRS SBM-3

Istotne oddziaływanie, ryzyko i możliwości oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym

Zakres ujawniania informacji zgodnie z ESRS 2

Wszyscy pracownicy zatrudnieni w Grupie PKP CARGO są objęci w zakresie informacji ujawnianych zgodnie z ESRS 2.

Rodzaje pracowników i osób niebędących pracownikami w ramach własnej siły roboczej podlegających istotnemu wpływowi

PKP CARGO

W PKP CARGO S.A. przeważająca część pracowników zatrudniona jest na stanowiskach bezpośrednio związanych z realizacją procesu przewozowego. Pozostałą załogę stanowią pracownicy administracji. Liczba osób świadczących pracę na podstawie umowy innej niż umowa o pracę jest znikoma.

PKP CARGO SERVICE

Pracownicy operacyjni oraz administracyjni zatrudnieni na umowę o pracę oraz pracownicy zatrudnieni na umowę zlecenie.

PKP CARGOTABOR

W PKP CARGOTABOR obowiązuje podział pracowników na pracowników zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych (Centrala i Administracja, osoby wykonujące prace biurowe) oraz pracowników na stanowiskach robotniczych (pracownicy produkcyjni, utrzymaniowi). Ponadto zatrudniamy pracowników w oparciu o umowę zlecenia.

Występowanie istotnego negatywnego wpływu (własna siła robocza)

Nie występuje w Grupie PKP CARGO.

Działania, które skutkują pozytywnym wpływem oraz rodzajów pracowników i osób niebędących pracownikami w ramach własnej siły roboczej, na których wpływ jest pozytywny lub mógłby być pozytywny

PKP CARGO

PKP CARGO S.A. jako pracodawca preferuje zatrudnienie na podstawie umowy o pracę na czas nieokreślony, gdyż priorytetem jest długofalowa współpraca, wymagająca specyficznych kwalifikacji i wysokiej jakości pracy. W Spółce funkcjonuje rozbudowany system wynagrodzeń, oparty na stabilnych regulacjach wewnętrznych, zawierający uprawnienia i gratyfikacje charakterystyczne dla sektora kolejowego. Pracownicy rozpoczynający pracę otrzymują niezbędne informacje o organizacji i świadczeniach pracowniczych. Dzięki temu adaptacja w nowym miejscu jest przyjazna i efektywna.

PKP CARGO SERVICE

PKP CARGO SERVICE zatrudnia pracowników na podstawie umowy o pracę oraz na podstawie umowy cywilnoprawnej – umowy zlecenia. Praca wykonywana w Spółce związana jest przede wszystkim z bezpieczeństwem ruchu, w związku z czym kierownictwo odpowiedzialne jest za podejmowanie wszelkich działań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i higieny pracy.

Istotne ryzyka i szanse wynikające z wpływu i zależności od własnych pracowników

Grupa PKP CARGO

W związku z wysoką średnią wieku pracowników, PKP CARGO identyfikuje ryzyko trudności w pozyskaniu odpowiedniej kadry realizującej zadania wynikające z działalności operacyjnej. Aby odpowiedzieć na to ryzyko, grupa podejmuje działania wspierające zatrudnianie nowych pracowników. Spółki aktywnie współpracują z 32 szkołami branżowymi i technikami kolejowymi, wspierając proces nauczania poprzez organizację praktyk zawodowych. Dzięki nim uczniowie mają szansę na skonfrontowanie własnej wiedzy i umiejętności z wymaganiami stawianymi przez przyszłego pracodawcę, a grupa ma możliwość zaprezentowania się jako atrakcyjny, przyszły pracodawca. Ponadto uczestnictwo w Dniu Edukacji i Kariery na Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO daje możliwość bezpośredniego kontaktu pracodawcy z potencjalnymi pracownikami oraz pozwala porozmawiać na temat wzajemnych oczekiwań i warunków ewentualnej współpracy.

ESRS S2

**ESRS S2
Pracownicy w łańcuchu wartości**

Zarządzanie oddziaływaniem, ryzykiem i możliwościami

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano 1 najwyżej ocenione oddziaływanie dla Grupy PKP CARGO z obszaru ESRS S2.

ESRS S2 Warunki pracy

100% pracowników posiadających umowę o pracę jest objęte Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy.



ESRS S2-1

Polityki związane z osobami

Polityki zarządzania istotnym wpływem, ryzykiem i możliwościami związanymi z pracownikami łańcucha wartości

PKP CARGO SERVICE

W PKP CARGO SERVICE wdrożony jest Zintegrowany System Zarządzania (ZSZ) obejmujący m.in. System Zarządzania Środowiskowego i System Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy i obowiązuje w całym obszarze działalności Spółki. Obowiązek znajomości i stosowania ZSZ oraz Polityki Zintegrowanego Systemu Zarządzania obowiązuje wszystkich pracowników łańcucha wartości.

PKP CARGOTABOR

Spółka PKP CARGOTABOR nie posiada polityk zarządzania istotnymi oddziaływaniami, ryzykami i możliwościami związanymi z pracownikami łańcucha wartości i nie gromadzi danych o pracownikach wykonujących prace w łańcuchu wartości. Głównym odbiorcą usług Spółki jest PKP CARGO.

Odpowiednie zobowiązania oraz ogólne podejście w zakresie polityki praw człowieka w odniesieniu do pracowników łańcucha wartości

Grupa PKP CARGO

PKP CARGO prowadzi transparentną politykę w zakresie praw pracowniczych oraz dba o równe traktowanie wszystkich pracowników łańcucha wartości, z uwzględnieniem obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa.

Najważniejsze wartości i standardy postępowania etycznego w relacjach z Pracownikami, Klientami, Dostawcami, Konkurencją oraz otoczeniem społecznym i środowiskiem naturalnym opisane są w „Kodeksie Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO”.

Kwestie zrównoważonego rozwoju uwzględnione w polityce

Grupa PKP CARGO

Obowiązujące w PKP CARGO polityki są dostosowane do odpowiednich instrumentów przyjętych na szczeblu krajowym i międzynarodowym. Dokumenty te opracowywane są na podstawie wytycznych Spółki PKP CARGO S.A., ustaw krajowych i rozporządzeń oraz dyrektyw unijnych.

ESRS S2-2

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

Sposób, w jaki perspektywa pracowników łańcucha wartości wpływa na decyzje lub działania mające na celu zarządzanie faktycznym i potencjalnym wpływem

Grupa PKP CARGO

PKP CARGO bierze pod uwagę opinie osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości. Komunikacja z podmiotami zewnętrznymi odbywa się w ramach bieżącej działalności, a do kontaktu z nimi wyznaczeni są przedstawiciele kierownictwa Spółki.

ESRS S2-3

Procesy niwelowania negatywnych oddziaływań i kanały zgłaszania problemów przez pracowników w łańcuchu wartości

Ogólne podejście i procesy w zakresie zapewniania lub przyczyniania się do środków zaradczych w przypadku, gdy przedsiębiorstwo stwierdziło, że ma to istotny negatywny wpływ na pracowników łańcucha wartości

Każda sytuacja stwierdzenia negatywnego wpływu na pracowników łańcucha wartości mająca miejsce w PKP CARGO jest analizowana i rozpatrywana zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulacjami wewnętrznymi.

Konkretne kanały, za pośrednictwem których pracownicy łańcucha wartości mogą zgłaszać swoje obawy lub potrzeby bezpośrednio przedsiębiorstwu i uzyskiwać odpowiedź na nie

Grupa PKP CARGO

Pracownicy mogą składać imienne zawiadomienia o naruszeniu Kodeksu etyki osobiście do Rzecznika Etyki PKP CARGO S.A. lub Koordynatora ds. Compliance. Kontakt do Rzecznika Etyki i Koordynatora ds. Compliance znajduje się na stronie internetowej PKP CARGO. Dodatkowymi kanałami do zgłaszania zawiadomień o naruszenie Kodeksu etyki (dostępny również przez stronę internetową Spółki) są:

- ♦ dedykowana linia telefoniczna,
- ♦ skrzynka mailowa,
- ♦ formularz zgłoszeniowy.

Sposób, w jaki zgłaszane i rozwiązywane kwestie są śledzone i monitorowane oraz w jaki sposób zapewniana jest skuteczność kanałów

Grupa PKP CARGO

W PKP CARGO po otrzymaniu zawiadomienia o naruszeniu Rzecznik Etyki lub Koordynator ds. Compliance wprowadza je do Rejestru zawiadomień o naruszeniu Kodeksu etyki. Następuje wstępna analiza zawiadomienia, polegająca na ocenie wiarygodności zarzutów. Jeśli naruszenie jest zasadne Rzecznik lub Koordynator może podjąć decyzję o wszczęciu postępowania sprawdzającego. Podczas rozpatrywania zawiadomienia Rzecznik Etyki lub Koordynator ds. Compliance ma prawo dostępu do informacji i dokumentów będących

w posiadaniu spółki, w której jest zatrudniony, jak również jej nieruchomości (budynek) niezbędnych do wyjaśnienia sprawy, z zachowaniem zasad dostępu do informacji prawnie chronionych.

Sposób, w jaki ocenia się, czy pracownicy łańcucha wartości są świadomi i ufają strukturom lub procesom jako sposobowi zgłaszania swoich obaw lub potrzeb i reagowania na nie

Grupa PKP CARGO

Pracownicy PKP CARGO mają gwarancję całkowitej anonimowości korzystając z dedykowanej linii telefonicznej, skrzynki mailowej lub formularza zgłoszeniowego. Kanały zgłoszeń są obsługiwane przez podmiot zewnętrzny, gdzie dialog prowadzony jest z wykorzystaniem kodu PIN. Osoba reprezentująca podmiot zewnętrzny informuje dokonującego zgłoszenie o etapach postępowania i jego zakończeniu. Rzecznik Etyki, Koordynator ds. Compliance i Compliance Officer wykonują czynności z zachowaniem przepisów o ochronie danych osobowych i tajemnicy przedsiębiorstwa. Wszystkie osoby, które pozyskały jakąkolwiek wiedzę w związku ze zgłoszeniem lub prowadzonym postępowaniem sprawdzającym są zobowiązane do zachowania poufności.

ESRS S2-4

Podejmowanie działań dotyczących istotnych oddziaływań na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi rodzajami ryzyka i wykorzystywaniu istotnych możliwości związanych z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości oraz skuteczność tych działań

Planowane lub realizowane działania mające na celu zapobieganie, łagodzenie lub naprawę istotnego negatywnego wpływu na pracowników łańcucha wartości

Grupa PKP CARGO

PKP CARGO ściśle współpracuje ze wszystkimi osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości. Grupa przestrzega praw człowieka i ceni ich prawo do prywatności i informacji, zgodnie z przyjętym do stosowania "Kodeksie etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO".

Dodatkowe inicjatywy lub procesy, których głównym celem jest zapewnienie pozytywnego wpływu na pracowników łańcucha wartości

Grupa PKP CARGO

W PKP CARGO funkcjonuje Zintegrowany System Zarządzania obejmujący:

- ◆ System Zarządzania Jakością,
- ◆ System Zarządzania Środowiskowego,
- ◆ System Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy,
- ◆ System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji.

Sposób śledzenia i oceny skuteczności działań lub inicjatyw w osiąganiu wyników dla pracowników łańcucha wartości

Grupa PKP CARGO

Raz w roku przeprowadzany jest audyt nadzoru sprawdzający stopień funkcjonowania systemu Zintegrowanego Systemu Zarządzania.

Sposób, w jaki zapewnia się, że własne praktyki nie powodują ani nie przyczyniają się do istotnego negatywnego wpływu na pracowników łańcucha wartości

Grupa PKP CARGO

Zasady współpracy pomiędzy PKP CARGO a klientami i dostawcami uregulowane są w zawieranych między stronami umowach.

Poważne kwestie dotyczące praw człowieka i incydentów związanych z łańcuchem wartości wyższego i niższego szczebla

Grupa PKP CARGO

W 2023 roku nie zgłoszono żadnych poważnych kwestii dotyczących praw człowieka i incydentów związanych z łańcuchem wartości wyższego i niższego szczebla.

Zasoby przeznaczone na zarządzanie istotnym wpływem

Grupa PKP CARGO

W celu zarządzania istotnym wpływem powołano Inspektorów Ochrony Danych (IOD). W spółkach działają Komisje ds. rozwiązywania konfliktów zgodnie z "Procedurą Antymobbingową i Antydyskryminacyjną".

Stopień, w jakim przedsiębiorstwo poczyniło postępy w wysiłkach w okresie sprawozdawczym

Grupa PKP CARGO

W PKP CARGO rozpoczęto prace związane z opracowaniem regulacji wewnętrznej dla dostawców i kontrahentów Spółki, tj. Kodeksu postępowania z dostawcami.

Cele dalszej poprawy

Grupa PKP CARGO

W PKP CARGO weryfikacji podlegają wzory umów w celu umożliwienia sprawdzenia, czy potencjalni kontrahenci przestrzegają prawa poszanowania człowieka.

PKP CARGO S.A. rozpoczęło także prace nad stworzeniem własnego kwestionariusza (tzw. Ankieta ESG), który będzie udostępniony kontrahentom w całym łańcuchu wartości i umożliwi gromadzenie informacji, dotyczących podstawowych elementów ESG, w tym przestrzegania praw człowieka przez podmioty współpracujące z PKP CARGO.

ESRS S2-5

Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi oddziaływaniami, zwiększania pozytywnych oddziaływań i zarządzania istotnym ryzykiem i istotnymi możliwościami

Proces ustalania celów określonych w czasie i zorientowanych na wyniki

Proces ustalania celów odbywa się bez bezpośredniego udziału i zaangażowania pracowników łańcucha wartości, ich prawowitych przedstawicieli lub wiarygodnych pełnomocników.

Wymóg dotyczący ujawniania informacji SBM-3 – Istotne oddziaływanie, ryzyko i możliwości oraz ich wzajemne związku ze strategią i z modelem biznesowym

Rodzaje pracowników łańcucha wartości podlegających istotnemu wpływowi w ramach własnej działalności lub poprzez łańcuch wartości

W ramach przeprowadzonej analizy podwójnej istotności zostali zidentyfikowani następujący pracownicy łańcucha wartości podlegający istotnemu wpływowi:

- ◆ pracownicy własni,
- ◆ partnerzy biznesowi,
- ◆ podwykonawcy.

Obszary geograficzne lub towary, w przypadku których istnieje znaczące ryzyko pracy dzieci, pracy przymusowej lub obowiązkowej wśród pracowników w łańcuchu wartości przedsiębiorstwa

Grupa PKP CARGO

Ze względu na obszary geograficzne, na których operują spółki nie występuje znaczące ryzyko pracy dzieci, pracy przymusowej lub obowiązkowej wśród pracowników w łańcuchu wartości przedsiębiorstwa.

Występowanie istotnych negatywnych skutków (pracownicy łańcucha wartości)

Grupa PKP CARGO

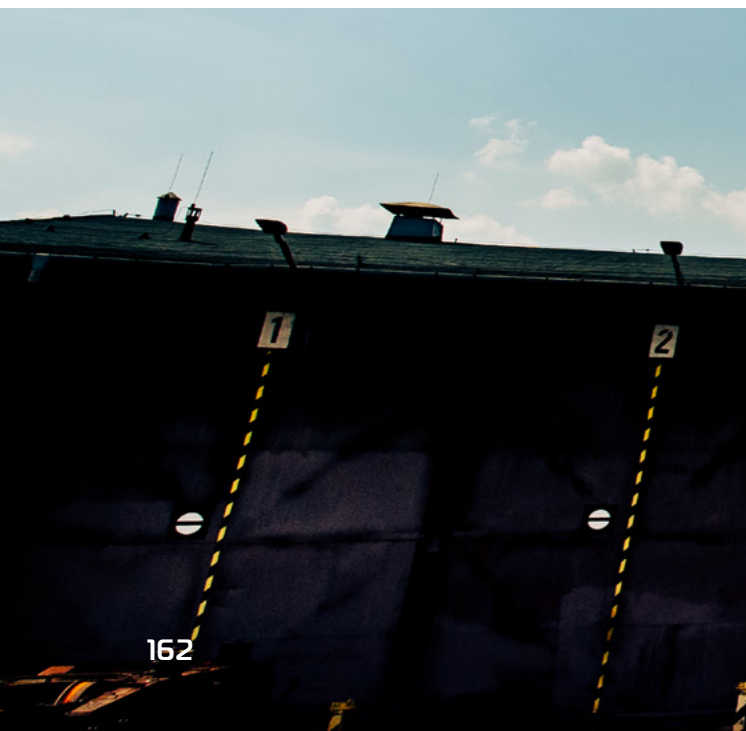
PKP CARGO nie zidentyfikowało istotnych negatywnych skutków (pracownicy łańcucha wartości).

Istotne ryzyka i możliwości wynikające z wpływu i zależności od pracowników łańcucha wartości

Grupa PKP CARGO

Grupa PKP CARGO zidentyfikowała możliwości i ryzyka wynikające z wpływu i zależności od pracowników łańcucha wartości:

- ◆ możliwości: możliwość kopiowania działań skutkujących pozytywnym wpływem;
- ◆ ryzyka: nieprzestrzeganie przez pracowników łańcucha wartości obowiązującego prawa.



G Ład korporacyjny

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano

4 najwyżej ocenione oddziaływania dla Grupy PKP CARGO.

Kodeks etyki oraz Polityka antykorupcyjna i prezentowa. PKP CARGO zapewnia pracownikom i osobom spoza Spółki kanały komunikacyjne pozwalające na bezpieczne dokonanie zgłoszenia wszelkich naruszeń i nadużyć.

Strategia ESG na lata 2024-2028

- kryteria ESG w procesach inwestycji
- gospodarka o obiegu zamkniętym
- pozyskanie nowych talentów
- energia z OZE
- transformacja organizacji w oparciu o ESG
- zrównoważona oferta usługowa
- dialog z interesariuszami
- optymalizacja procesów biznesowych pod kątem ESG



Organy zarządcze- wskaźniki różnorodności w Grupie

5 %

Kobiet w Zarządach

16 %

Kobiet w Radach Nadzorczych

95 %

Mężczyzn w Zarządach

84 %

Mężczyzn w Radach Nadzorczych

5 %

Odsetek członków niezależnych Rad Nadzorczych



4.

Informacje związane z urządzeniem

ESRS G1

ESRS G1 Prowadzenie działalności gospodarczej

Odpowiedzialne podejście do zarządzania to jedno z podstawowych założeń prowadzenia działalności w Grupie PKP CARGO. Grupa realizuje je poprzez wdrożenie i przestrzeganie transparentnych polityk, procedur oraz zasad.

W PKP CARGO kwestie związane z etyką, w tym m.in. opisem nieakceptowalnych zachowań zapisane są w Kodeksie etyki oraz Polityce antykorupcyjnej i prezentowej. Kodeks zawiera zestawienie wartości oraz zasad zachowania, którymi kieruje się Spółka w relacjach z pracownikami, klientami, dostawcami, konkurencją oraz otoczeniem społecznym.

Ujednolicony dokument „Kodeks etyki” jest wdrożony wewnątrz całej Grupy kapitałowej. Dodatkowo spółki zależne posiadają własne regulacje w obszarze etyki i zapobiegania korupcji. Planowane jest ujednoczenie regulacji z tego obszaru dla całej Grupy PKP CARGO.

Zarządzanie oddziaływaniem, ryzykiem i możliwościami

Oddziaływania

W przeprowadzonym procesie należytej staranności zidentyfikowano **nw. 4** najwyżej ocenione oddziaływania dla Grupy PKP CARGO.

ESRS G1 Ochrona sygnalistów

Kanały zgłoszeniowe dla Sygnalistów – w związku z obowiązywaniem w PKP CARGO S.A. odpowiedniej Uchwały i Regulaminu, Sygnaliści mogą zgłaszać nieprawidłowości do Wydziału Compliance imiennie lub anonimowo za pośrednictwem podmiotu zewnętrznego.

ESRS G1 Zarządzanie stosunkami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze

Sposób udzielania zamówień (w tym uwzględnianie kryteriów społecznych i środowiskowych przy wyborze dostawców),

opóźnienia w płatnościach, uwzględnianie ryzyka związanego ze zrównoważonym rozwojem.

ESRS G1 Korupcja i przekupstwo

Prowadzenie postępowań sprawdzających dot. korupcji i przekupstwa

ESRS G1 Korupcja i przekupstwo

Zapobieganie oraz wykrywanie, w tym szkolenia.

Ryzyka

W przeprowadzonym procesie należytej staranności nie zidentyfikowano najwyżej ocenionych ryzyk dla Grupy PKP CARGO w obszarach ESRS G1.

Możliwości

W przeprowadzonym procesie należytej staranności nie zidentyfikowano najwyżej ocenionych możliwości dla Grupy PKP CARGO w obszarze ESRS G1.

ESRS G1-1

Polityki prowadzenia działalności gospodarczej i kultura korporacyjna

Mechanizmy identyfikacji, zgłaszania i badania obaw dotyczących bezprawnego zachowania lub zachowania sprzecznego z kodeksem postępowania lub podobnymi zasadami wewnętrznymi

PKP CARGO

W PKP CARGO mechanizmy zgłaszania naruszeń określają Kodeks etyki oraz Polityka antykorupcyjna i prezentowa. PKP CARGO zapewnia pracownikom i osobom spoza Spółki kanały komunikacyjne pozwalające na bezpieczne dokonanie zgłoszenia wszelkich naruszeń i nadużyć. Mają oni możliwość imiennego lub anonimowego zgłaszania incydentów niezgodności i naruszeń. Zgłoszenia są rozpatrywane i procedowane przez Wydział Compliance według przyjętych wewnętrznie regulacji. Wydział jest komórką, która poddaje analizie ww. zgłoszenia i wszczyna postępowanie sprawdzające, przedkładając raport Prezesowi Zarządu i wydając wnioski oraz rekomendacje.

PKP CARGO SERVICE

Pracownicy PKP CARGO SERVICE mogą zgłaszać wszelkie nieprawidłowości zgodnie z obowiązującym „Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO” oraz „Kodeksem Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO”. Dokumenty te tworzą system compliance w Spółce oraz całej Grupie Kapitałowej PKP CARGO. W Spółce uruchomiony został niezależny, zewnętrzny kanał do zgłaszania ewentualnych nieprawidłowości i nadużyć, które będą następnie rozpatrywane przez koordynatora ds. compliance.

PKP CARGOTABOR

W PKP CARGOTABOR został powołany Koordynator ds. Compliance. Spółka PKP CARGOTABOR jest w trakcie procesu wdrażania Kodeksu Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Regulaminu zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO.

PKP CARGO TERMINALE

W PKP CARGO TERMINALE naruszenia zgłaszane są na podstawie:

- ♦ procedury zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć Grupy Kapitałowej PKP CARGO,
- ♦ Kodeksu Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO,
- ♦ instrukcji prowadzenia postępowań wyjaśniających w PKP CARGO TERMINALE.

Od 2023 r. naruszenia mogą być zgłaszane w oparciu o obowiązujący regulamin zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć obowiązujący w Grupie Kapitałowej PKP CARGO.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

Spółka CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO jest w trakcie procesu wdrażania Kodeksu Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

CARGOTOR

Zgłaszanie nieprawidłowości w Spółce odbywa się zgodnie z obowiązującym „Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO” oraz „Kodeksem Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO”. Pracownicy, Klienci, Partnerzy Biznesowi i osoby spoza Spółki wszelkie nieprawidłowości mogą zgłaszać za pośrednictwem specjalnie dedykowanych kanałów komunikacji.

PKP CARGO CONNECT

W PKP CARGO CONNECT mechanizmy identyfikacji, zgłaszania i badania obaw dotyczących bezprawnego zachowania lub zachowania sprzecznego z kodeksem postępowania regulują:

- ♦ Kodeks postępowania etycznego PKP CARGO CONNECT,
- ♦ Regulamin Organizacyjny Spółki oraz Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Pracownicy PKP CARGO INTERNATIONAL oraz strony zewnętrzne mogą zgłaszać niezgodności i naruszenia według przyjętej dyrektywy Spółki o whistleblowingu anonimowo (aby nie była ujawniona tożsamość sygnalisty) w formie mailowej, pocztą tradycyjną, telefonicznie lub osobiście. Właściwa osoba w Spółce zajmuje się zgłoszeniem i jeżeli uzna je za zasadne proponuje środki naprawcze oraz prewencyjne. Spółka wdrożyła również Kodeks Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO.

Polityki antykorupcyjne i antyłańcucharskie

Brak polityki antykorupcyjnych lub antyłańcucharskich zgodnych z Konwencją Narodów Zjednoczonych przeciwko korupcji.

PKP CARGO

PKP CARGO posiada politykę antykorupcyjną i prezentową.

PKP CARGO SERVICE

W PKP CARGO SERVICE brak jest wdrożonej polityki antykorupcyjnej i antyłańcucharskiej. Istnieje natomiast możliwość zgłaszania podejrzeń/nieprawidłowości w tym zakresie zgodnie z „Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO” oraz „Kodeksem Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO”.

PKP CARGOTABOR

Spółka nie posiada polityki antykorupcyjnej i antyłańcucharskiej.

PKP CARGO TERMINALE

Spółka posiada wdrożony dokument „Polityka antykorupcyjna”.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

Brak polityki antykorupcyjnej i antyłańcucharskiej.

CARGOTOR

W CARGOTOR brak wdrożonej polityki antykorupcyjnej i prezentowej. W Spółce obowiązuje „Kodeks Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO” oraz „Regulamin zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO”.

PKP CARGO CONNECT

W PKP CARGO CONNECT brak jest wdrożonej polityki antykorupcyjnej i antyłańcucharskiej. W Spółce obowiązuje natomiast Kodeks Postępowania Etycznego, w którym wskazane są m.in. postanowienia dotyczące działań antykorupcyjnych. Dodatkowo, w umowach zawieranych z kontrahentami Spółki zawierane są szczegółowe zapisy dotyczące zakazu korupcji.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL przyjęty został Kodeks Etyki Grupy PKP CARGO oraz Polityka zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie PKP CARGO.

Zabezpieczenia dotyczące zgłaszania nieprawidłowości, w tym ochrony sygnalistów

PKP CARGO

W PKP CARGO zgłoszenia naruszeń dokonywane są poprzez anonimowe kanały drogą mailową, poprzez platformę internetową lub infolinię. Pracownik korzystający z powyższych rozwiązań ma gwarancję całkowitej anonimowości, gdyż kanały te są obsługiwane przez podmiot zewnętrzny, gdzie dialog zabezpieczony jest za pomocą kodu PIN.

PKP CARGO SERVICE

PKP CARGO SERVICE korzysta z usług dostępu i utrzymania zewnętrznego systemu rejestracji, weryfikacji oraz raportowania sygnałów pracowniczych o potencjalnych i popełnionych nadużyciach w formie: platformy internetowej, linii telefonicznej oraz skrzynki pocztowej umożliwiających anonimowy kontakt oraz przygotowanie i przeprowadzenie działań edukacyjnych z zakresu etyki.

PKP CARGO TERMINALE

Od marca 2024 r. w spółce PKP CARGO TERMINALE funkcjonuje mechanizm umożliwiający zgłoszenia poprzez dedykowany adres e-mail, platformę, infolinię obsługiwane przez zewnętrzny podmiot.

CARGOTOR

W Spółce CARGOTOR zgłoszenia naruszeń umożliwiają poszczególne kanały: nadanie listu na adres Spółki, droga mailowa, platforma internetowa, kontakt telefoniczny. Pracownik korzystający z platformy internetowej ma gwarancję całkowitej anonimowości, gdyż kanał ten jest obsługiwany przez podmiot zewnętrzny, gdzie dialog zabezpieczony jest za pomocą kodu PIN.

PKP CARGO CONNECT

W PKP CARGO CONNECT proces zgłaszania nieprawidłowości jest w trakcie wdrażania.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL przyjęty został Kodeks Etyki Grupy PKP CARGO oraz Polityka zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie PKP CARGO, które określają zasady zapewniania ochrony tożsamości sygnalisty.

Polityka ochrony sygnalistów

Grupa PKP CARGO

Grupa PKP CARGO nie posiada odrębnej polityki ochrony sygnalistów. Anonimowość sygnalistów jest zapewniona poprzez współpracę i realizację zgłoszeń przez podmiot zewnętrzny.

Harmonogram wdrożenia polityki ochrony sygnalistów

Grupa PKP CARGO

Grupa uzależnia harmonogram od postępu prac nad projektem ustawy o ochronie osób zgłaszających nieprawidłowości.

Szybkie, niezależne i obiektywne badanie incydentów związanych z postępowaniem biznesowym

Grupa PKP CARGO

Do szybkiego, niezależnego i obiektywnego badania incydentów związanych z postępowaniem biznesowym zobowiązują wdrożony w Spółkach Kodeks etyki oraz Polityka antykorupcyjna i prezentowa.

Informacje na temat polityki szkoleń w organizacji w zakresie postępowania w biznesie

PKP CARGO

W PKP CARGO za prowadzenie szkoleń z zakresu Kodeksu etyki odpowiedzialny jest Wydział Compliance.

Spółki zależne PKP CARGO

Prowadzone są szkolenia wewnętrzne w ramach działań podejmowanych w Grupie PKP CARGO.

Ujawnienie funkcji, które są najbardziej zagrożone korupcją i łańcucharstwem

Grupa PKP CARGO

Funkcjami najbardziej narażonymi na zagrożenie korupcją i łańcucharstwem są jednostki odpowiedzialne za handel i zakupy.



ESRS G1-2

Zarządzanie stosunkami z dostawcami

W Grupie PKP CARGO relacje biznesowe prowadzone są w sposób przejrzysty i uczciwy oraz na warunkach rynkowych. W celu realizowania usług na jak najwyższym poziomie, Grupa przykładą dużą wagę do doboru odpowiednich dostawców, z którymi współpracuje. W tym celu Grupa PKP CARGO stosuje m.in. określone kryteria oceny pozwalające na dokonanie obiektywnego wyboru.

Procedury obowiązujące w Grupie przewidują możliwość wykluczenia dostawców, którzy naruszyli zasady współzycia społecznego w obrocie gospodarczym. Kryteria, które brane są pod uwagę w tym przypadku to m.in. uczciwość, rzetelność oraz lojalność. Po zakończeniu realizacji usługi na rzecz Grupy PKP CARGO, każdy dostawca jest oceniany w Karcie Oceny Dostawcy. Ocenie podlegają parametry każdego zlecenia, w tym:

- ♦ terminowość,
- ♦ jakość wykonania,
- ♦ kary umowne,
- ♦ reklamacje,
- ♦ współpraca.

Podejście do relacji z dostawcami, z uwzględnieniem ryzyka związanego z łańcuchem dostaw i wpływu na kwestie zrównoważonego rozwoju

Grupa PKP CARGO

Grupa nie posiada regulacji w obszarze relacji z dostawcami, z uwzględnieniem ryzyka związanego z łańcuchem dostaw i wpływu na kwestie zrównoważonego rozwoju. W ramach wewnętrznych regulacji Grupa posiada natomiast regulacje w zakresie zarządzania płynnością, tj. „Polityka zarządzania płynnością w Grupie PKP CARGO”.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL obowiązuje dyrektywa zakupowa, gdy jednym z możliwych kryteriów oceny ofert jest wpływ na środowisko i społeczność.

Podejście do relacji z dostawcami, z uwzględnieniem ryzyka związanego z łańcuchem dostaw i wpływu na kwestie zrównoważonego rozwoju

PKP CARGO

W PKP CARGO wykonawcy usług wybierani są w ramach jednej z trzech procedur przewidzianych w wewnętrznych regulacjach Spółki. W toku weryfikacji ich ofert sprawdzane są kryteria m.in.:

- ♦ brak podstaw do wykluczenia wykonawcy z postępowania,
- ♦ spełnienie warunków udziału w postępowaniu,
- ♦ zgodność oferowanego przedmiotu zamówienia z wymaganiami Zamawiającego.

PKP CARGO SERVICE

W PKP CARGO SERVICE relacje z dostawcami są prowadzone w sposób przejrzysty i uczciwy oraz w oparciu o warunki rynkowe. Wybór dostawców odbywa się zgodnie z regulaminem udzielania zamówień oraz instrukcją zakupową.

PKP CARGOTABOR

W PKP CARGOTABOR relacje z dostawcami opierają się na zasadach przejrzystości i równości traktowania. Postępowania zakupowe przeprowadzane są w oparciu o Regulamin Udzielania Zamówień oraz Instrukcję Zakupową i publikowane są na ogólnodostępnej platformie zakupowej.

PKP CARGO TERMINALE

W PKP CARGO TERMINALE wybór dostawców odbywa się w ramach prowadzonego postępowania zakupowego zgodnie z Polityką Zakupową w Grupie PKP CARGO oraz wewnętrzną instrukcją obowiązującą w Spółce.

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO

CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO preferuje współpracę z dostawcami lokalnymi oraz sprawdzonymi, jednak nie bada ich wpływu na kwestie zrównoważonego rozwoju.

CARGOTOR

Wybór dostawców odbywa się zgodnie z Instrukcją Zakupową w Grupie PKP CARGO w oparciu o ujednolicone reguły postępowania konkurencyjnego.

PKP CARGO CONNECT

W ramach przyjętego w PKP CARGO CONNECT Systemu Zarządzania Jakością funkcjonuje procedura „Nadzór nad dostawcami”, która zawiera szczegółowe informacje w zakresie mechanizmu wyboru dostawców, ryzyk związanych z procesem przewozu lub magazynowania towarów. W Spółce obowiązuje również Kodeks postępowania z dostawcami.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL obowiązuje dyrektywa zakupowa, gdy jednym z możliwych kryteriów oceny ofert jest to możliwe, jest wpływ na środowisko i społeczność.

Sposób, w jaki kryteria społeczne i środowiskowe są brane pod uwagę przy wyborze partnerów umownych po stronie dostaw

Grupa PKP CARGO

W toku wyboru wykonawców w PKP CARGO są oni weryfikowani pod względem braku okoliczności skutkujących ich wykluczeniem z postępowania poprzez złożenie stosownych oświadczeń. Brak złożenia oświadczenia lub brak potwierdzenia braku okoliczności skutkujących wykluczeniem powoduje, iż dany wykonawca i jego oferta nie są brane pod uwagę przy wyborze najkorzystniejszej oferty i udzieleniu zamówienia.

PKP CARGO CONNECT

We wdrożonej w PKP CARGO CONNECT procedurze „Nadzór nad dostawcami” nie zostały ujęte kryteria społeczne i środowiskowe oraz nie są one brane pod uwagę przy wyborze partnerów umownych po stronie dostaw dla PKP CARGO CONNECT. Obowiązuje Kodeks Postępowania Etycznego, w którym wskazane są zasady praw człowieka i sprawiedliwości społecznej. Niniejszy Kodeks dostępny jest na stronie internetowej Spółki.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Jednym ze stosowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL kryteriów wyboru dostawcy jest kryterium środowiskowe i energetyczne.



ESRS G1-3

Zapobieganie korupcji i przekupstwu oraz ich wykrywanie

Wg stanu na dzień 31.12.2023 r. spółki zależne posiadają własne regulacje w obszarze etyki i zapobiegania korupcji. Planowane jest ujednoczenie regulacji z tego obszaru dla całej Grupy PKP CARGO.

Standardy etyki określają w Spółce PKP CARGO Kodeks etyki oraz Polityka antykorupcyjna i prezentowa. Opisanie w Polityce zasady obowiązują pracowników Spółki, wszystkie osoby współpracujące na podstawie umów cywilno-prawnych oraz inne osoby wykonujące jakiegokolwiek czynności w imieniu lub na rzecz PKP CARGO. Jest ona również skierowana do Interesariuszy Spółki, w tym klientów, dostawców, podwykonawców oraz partnerów biznesowych i wyznacza standardy postępowania w relacjach biznesowych.

Trwają prace nad wdrożeniem „Kodeksu etyki Grupy PKP CARGO” oraz „Polityki antykorupcyjnej i prezentowej Grupy PKP CARGO”, jak również wyznaczeniem Koordynatorów ds. Compliance w poszczególnych spółkach z Grupy, którzy będą współpracować z Wydziałem Compliance PKP CARGO oraz będą odpowiedzialni za wyjaśnianie i raportowanie naruszeń etyki oraz działań o charakterze korupcyjnym. Zakładane do wdrożenia rozwiązania przyczynią się do wzmocnienia działań prewencyjnych oraz pozwolą na monitoring procesów związanych z obszarem etyki, przeciwdziałania korupcji i innych nadużyć w całej Grupie PKP CARGO poprzez stworzenie ujednoliconej kultury w zakresie etyki biznesu.

Procedury stosowane w celu zapobiegania, wykrywania i reagowania na zarzuty lub przypadki korupcji lub przekupstwa

PKP CARGO

W ramach obowiązujących w PKP CARGO procedur po każdym zgłoszeniu i jego analizie wszczynane jest w Spółce przez Wydział Compliance postępowanie sprawdzające, w ramach którego powstaje raport przedkładany Prezesowi Zarządu wraz z wnioskami i rekomendacjami.

PKP CARGO SERVICE

W PKP CARGO SERVICE działania w celu zapobiegania, wykrywania i reagowania na zarzuty lub przypadki korupcji lub przekupstwa są podejmowane zgodnie z „Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO” oraz „Kodeksem Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO”.

PKP CARGOTABOR

W przypadku zgłoszenia korupcji lub przekupstwa zostaje wszczęte postępowanie wyjaśniające, z którego powstaje raport przedkładany Zarządowi Spółki wraz z wnioskami i rekomendacjami.

PKP CARGO TERMINALE

W PKP CARGO TERMINALE stosowane procedury realizowane są zgodnie z regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO.

CARGOTOR

W CARGOTOR brak przyjętej polityki antykorupcyjnej. Podejmowane działania następują zgodnie z przyjętym „Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO” oraz „Kodeksem Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO”.

PKP CARGO CONNECT

W PKP CARGO CONNECT obowiązuje Kodeks Postępowania Etycznego, w którym wskazane są zasady dotyczące zapobiegania korupcji (w części dotyczącej Zasad prowadzenia działalności gospodarczej).

PKP CARGO INTERNATIONAL

W PKP CARGO INTERNATIONAL obowiązuje kodeks o negocjacjach z podmiotami zewnętrznymi, który dotyczy zapobiegania korupcji oraz dyrektywa dot. kontroli, w ramach których możliwe jest złożenie skargi. Po jej złożeniu podlega ona analizie z kierownikiem konkretnego działu, a w razie powstania szkody, przekazywana jest do komitetu zajmującego się szkodami, przekazana na policję lub stosowany jest inny środek zapobiegawczy.

Proces zgłaszania wyników organom administracyjnym, zarządzającym i nadzorczym

PKP CARGO

W PKP CARGO wyniki zgłaszane są organom nadzorczym. Komitet Audytu Rady Nadzorczej za pośrednictwem Prezesa Zarządu PKP CARGO otrzymuje Informację roczną o

przeprowadzanych w Spółce kontrolach zewnętrznych, ich wynikach, ze szczególnym uwzględnieniem kar finansowych nałożonych na Spółkę. Podstawą ww. działań są zapisy Instrukcji wykonywania kontroli instytucjonalnej oraz współpracy z organami kontroli zewnętrznej w PKP CARGO.

PKP CARGO SERVICE

W Spółce wszelkie działania w tym zakresie są podejmowane zgodnie z „Regulaminem zgłaszania nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP CARGO” oraz „Kodeksem Etyki Grupy Kapitałowej PKP CARGO”.

PKP CARGO CONNECT

W spółce działania w tym zakresie podejmowane są zgodnie z „Regulaminem nieprawidłowości i nadużyć w Grupie Kapitałowej PKP” oraz „Kodeksem Etyki Grupy Kapitałowej PKP”.

PKP CARGO INTERNATIONAL

W Spółce zasadnicze kwestie omawiane są na posiedzeniu Zarządu i Rady Nadzorczej.

Sposób komunikowania polityk osobom, dla których są one istotne (zapobieganie i wykrywanie korupcji lub łapownictwa)

Informowanie poprzez szkolenia – informacje nt. szkoleń są powszechnie dostępne na stronach intranetowych dla wszystkich pracowników poszczególnych spółek Grupy PKP CARGO.

Ponadto, informacje dotyczące komunikacji wewnętrznej wywieszane są także w formie plakatów, dystrybuowane w formie mailingu i przekazywane dyrektorom jednostek do dalszego rozpowszechnienia.

Charakter, zakres i szczegółowość oferowanych lub wymaganych programów szkoleniowych w zakresie przeciwdziałania korupcji lub łapownictwu

PKP CARGO

W PKP CARGO szkolenia z zakresu przeciwdziałania korupcji i łapownictwu prowadzone są przez Wydział Compliance Spółki i adresowane do kadry zarządzającej i pracowników niższego szczebla.

Informacje o członkach organów administracyjnych, nadzorczych i zarządzających dotyczące szkoleń antykorupcyjnych

PKP CARGO

W PKP CARGO szkolenia antykorupcyjne prowadzone są przez Wydział Compliance Spółki i adresowane do kadry zarządzającej i pracowników niższego szczebla.





www.pkpcargo.com