

Raport zrównoważonego rozwoju za rok 2025

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.



Spis treści

ESRS 2 – Informacje ogólne.....	6
[BP-1] OGÓLNA PODSTAWA SPORZĄDZENIA OŚWIADCZEŃ DOTYCZĄCYCH ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU.....	6
[BP-2] UJAWNIANIE INFORMACJI W ODNIESIENIU DO SZCZEGÓLNYCH OKOLICZNOŚCI.....	7
[GOV-1] ROLA ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH, ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORCZYCH.....	7
[GOV-1 G1].....	10
[GOV-2] INFORMACJE PRZEKAZYWANE ORGANOM ADMINISTRUJĄCYM, ZARZĄDZAJĄCYM I NADZORCZYM JEDNOSTKI ORAZ PODEJMOWANE PRZEZ NIE KWESTIE ZWIĄZANE ZE ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJEM	11
[GOV-3] UWZGLĘDNIANIE WYNIKÓW ZWIĄZANYCH ZE ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJEM W SYSTEMACH ZACHĘT.....	11
[GOV-3 E1].....	11
[GOV-4] OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE NALEŻYTEJ STARANNOŚCI	12
[GOV-5] ZARZĄDZANIE RYZYKIEM I KONTROLE WEWNĘTRZNE NAD SPRAWOZDAWCZOŚCIĄ W ZAKRESIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU.....	13
[SBM-1] STRATEGIA, MODEL BIZNESOWY I ŁAŃCUCH WARTOŚCI	13
[SBM-2] INTERESY I OPINIE ZAINTERESOWANYCH STRON.....	25
[SBM-2 S1]	27
[SBM-2 S2]	28
[SBM-2 S3]	29
[SBM-2 S4].....	29
[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM	30
[IRO-1] OPIS PROCESÓW SŁUŻĄCYCH DO IDENTYFIKACJI I OCENY ISTOTNYCH WPŁYWÓW, RYZYK I SZANS.....	41
[IRO-1 E1]	41
[IRO-1 E2].....	42
[IRO-1 E5]	42
[IRO-1 G1].....	42
[IRO-2] WYMOGI DOTYCZĄCE UJAWNIANIA INFORMACJI W RAMACH ESRS OBJĘTE OŚWIADCZENIEM JEDNOSTKI DOTYCZĄCYM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU	44
ROZDZIAŁ E: ŚRODOWISKO.....	48
Taksonomia.....	48

.....	78
ESRS E1 – Zmiana klimatu.....	79
[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I MODELEM BIZNESOWYM.....	79
[E1-1] PLAN PRZEJŚCIA NA POTRZEBY ŁAGODZENIA ZMIANY KLIMATU.....	79
[E1-2] POLITYKI ZWIĄZANE Z ŁAGODZENIEM ZMIANY KLIMATU I PRZYSTOSOWANIEM SIĘ DO NIEJ.....	80
[E1-3] DZIAŁANIA I ZASOBY W ODNIESIENIU DO POLITYKI KLIMATYCZNEJ.....	80
[E1-4] CELE ZWIĄZANE Z ŁAGODZENIEM ZMIANY KLIMATU I PRZYSTOSOWANIEM SIĘ DO NIEJ.....	81
[E1-5] ZUŻYCIE ENERGII I KOSZYK ENERGETYCZNY.....	81
[E1-6] EMISJE GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZAKRESÓW 1, 2 I 3 BRUTTO ORAZ CAŁKOWITE EMISJE GAZÓW CIEPLARNIANYCH.....	83
ESRS E2 – Zanieczyszczenie.....	87
[E2-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM.....	87
[E2-2] DZIAŁANIA I ZASOBY ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM.....	87
[E2-3] CELE ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM.....	88
[E2-4] ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA, WODY I GLEBY.....	89
[E2-5] SUBSTANCJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE I SUBSTANCJE WZBUDZAJĄCE SZCZEGÓLNE DUŻE OBAWY.....	90
[E2-6] PRZEWIDYWANE SKUTKI FINANSOWE WYNIKAJĄCE Z RYZYK I SZANS ZWIĄZANYCH Z ZANIECZYSZCZENIEM.....	90
ESRS E5 – Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym.....	92
[E5-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW I GOZ.....	92
[E5-2] DZIAŁANIA I ZASOBY ZWIĄZANE Z GOZ.....	92
[E5-3] CELE ZWIĄZANE Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW I GOZ.....	93
[E5-4] ZASOBY WPROWADZANE.....	93
[E5-5] ZASOBY ODPROWADZANE.....	95
[E5-6] PRZEWIDYWANE SKUTKI FINANSOWE WYNIKAJĄCE Z RYZYK I SZANS ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW I GOSPODARKĄ O OBIEGU ZAMKNIĘTYM.....	96
ESRS S1 – Własne zasoby pracownicze.....	97
[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM.....	97
[S1-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z WŁASNYMI ZASOBAMI PRACOWNICZYMI.....	98
[S1-2] PROCEDURY WSPÓŁPRACY Z WŁASNYMI ZASOBAMI PRACOWNICZYMI I PRZEDSTAWICIELAMI PRACOWNIKÓW W KWESTIACH WPŁYWÓW.....	103

[SI-3] PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA WĄTPLIWOŚCI PRZEZ WŁASNE ZASOBY PRACOWNICZE	104
[SI-4] PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW NA WŁASNE ZASOBY PRACOWNICZE ORAZ STOSOWANIE PODEJŚĆ SŁUŻĄCYCH ZARZĄDZANIU ISTOTNYMI RYZYKAMI I WYKORZYSTYWANIU ISTOTNYCH SZANS ZWIĄZANYCH Z WŁASNYMI ZASOBAMI PRACOWNICZYMI ORAZ SKUTECZNOŚĆ TYCH DZIAŁAŃ	105
[SI-5] CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I ISTOTNYMI SZANSAMI	109
[SI-6] CHARAKTERYSTYKA PRACOWNIKÓW JEDNOSTKI	111
[SI-8] ZAKRES ROKOWAŃ ZBIOROWYCH I DIALOGU SPOŁECZNEGO	112
[SI-9] MIERNIKI RÓŻNORODNOŚCI	113
[SI-10] ADEKWATNA PŁACA	114
[SI-11] OCHRONA SOCJALNA	114
[SI-13] MIERNIKI DOTYCZĄCE SZKOLEŃ I ROZWOJU UMIEJĘTNOŚCI	115
[SI-14] MIERNIKI BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY	116
[SI-15] MIERNIKI RÓWNOWAGI MIĘDZY ŻYCIEM ZAWODOWYM A PRYWATNYM	117
ESRS S2 – Osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości	118
SBM-2 – INTERESY I OPINIE ZAINTERESOWANYCH STRON	118
[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM	119
[S2-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z OSOBAMI WYKONUJĄCYMI PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI	119
[S2-2] PROCESY WSPÓŁPRACY Z OSOBAMI WYKONUJĄCYM PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI W ZAKRESIE WPŁYWÓW	120
[S2-3] PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA WĄTPLIWOŚCI PRZEZ OSOBY WYKONUJĄCE PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI	121
[S2-4] PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW NA OSOBY WYKONUJĄCE PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI ORAZ STOSOWANIE PODEJŚĆ SŁUŻĄCYCH ZARZĄDZANIU ISTOTNYMI RYZYKAMI I WYKORZYSTYWANIU ISTOTNYCH SZANS ZWIĄZANYCH Z OSOBAMI WYKONUJĄCYMI PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI ORAZ SKUTECZNOŚĆ TYCH DZIAŁAŃ	121
[S2-5] CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I SZANSAMI	123
ESRS S3 – Dotknięte społeczności	124
[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM	124
[S3-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z DOTKNIĘTYMI SPOŁECZNOŚCIAMI	125

[S3-2] PROCESY WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE WPŁYWÓW Z DOTKNIĘTYMI SPOŁECZNOŚCIAMI	126
[S3-3] PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA WĄTPLIWOŚCI PRZEZ DOTKNIĘTE SPOŁECZNOŚCI.....	127
[S3-4] PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW NA DOTKNIĘTE SPOŁECZNOŚCI ORAZ STOSOWANIE PODEJŚĆ SŁUŻĄCYCH ZARZĄDZANIU ISTOTNYMI RYZYKAMI I WYKORZYSTYWANIU ISTOTNYCH SZANS ZWIĄZANYCH Z TYMI SPOŁECZNOŚCIAMI ORAZ SKUTECZNOŚĆ TYCH DZIAŁAŃ	127
[S3-5] CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I SZANSAMI	129
ESRS S4 – Konsumenci i użytkownicy końcowi.....	130
[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM	130
[S4-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z KONSUMENTAMI I UŻYTKOWNIKAMI KOŃCOWYMI.....	130
[S4-2] PROCESY WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE WPŁYWÓW Z KONSUMENTAMI I UŻYTKOWNIKAMI KOŃCOWYMI.....	135
[S4-3] PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA PROBLEMÓW PRZEZ KONSUMENTÓW I UŻYTKOWNIKÓW KOŃCOWYCH.....	137
[S4-4] PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW NA KONSUMENTÓW I UŻYTKOWNIKÓW KOŃCOWYCH ORAZ STOSOWANIE PODEJŚĆ SŁUŻĄCYCH ZARZĄDZANIU ISTOTNYMI RYZYKAMI I WYKORZYSTYWANIU ISTOTNYCH SZANS ZWIĄZANYCH Z KONSUMENTAMI I UŻYTKOWNIKAMI KOŃCOWYMI ORAZ SKUTECZNOŚĆ TYCH DZIAŁAŃ.....	140
[S4-5] CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I ISTOTNYMI SZANSAMI	144
ESRS G1 – Postępowanie w biznesie	145
[G1-1] POLITYKI POSTĘPOWANIA W BIZNESIE I KULTURA KORPORACYJNA	145
[G1-2] ZARZĄDZANIE RELACJAMI Z DOSTAWCAMI.....	148
[G1-3] ZAPOBIEGANIE KORUPCJI I PRZEKUPSTWU ORAZ ICH WYKRYWANIE	150
[G1-4] INCYDENTY KORUPCJI LUB PRZEKUPSTWA.....	150
[G1-5] WPŁYW POLITYCZNY I DZIAŁALNOŚĆ LOBBINGOWA.....	151
[G1-6] PRAKTYKI PŁATNICZE.....	152



ESRS 2 – Informacje ogólne

[BP-1] OGÓLNA PODSTAWA SPORZĄDZENIA OŚWIADCZEŃ DOTYCZĄCYCH ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. (zwana dalej: Spółką) publikuje Sprawozdanie zrównoważonego rozwoju (zwane dalej: „Sprawozdaniem”) za okres od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku.

Niniejsze sprawozdanie zrównoważonego rozwoju „Kolei Małopolskich” sp. z o.o. obejmuje rok obrotowy od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2025 r. Dokument został sporządzony zgodnie z Europejskimi Standardami Sprawozdawczości w Zakresie Zrównoważonego Rozwoju (ESRS) oraz wymogami art. 14 ust. 5 ustawy z dnia 6 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw. Sprawozdanie zawiera również ujawnienia wymagane przez Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 (Taksonomia UE).

Sprawozdanie zostało przygotowane w postaci indywidualnej, ponieważ Spółka nie wchodzi w skład grupy kapitałowej sporządzającej skonsolidowane sprawozdanie zrównoważonego rozwoju. W związku z tym wymogi dotyczące skonsolidowanych oświadczeń o zrównoważonym rozwoju, o których mowa w ESRS BP-1 ust. 5 lit. b), nie mają zastosowania.

W procesie sporządzania sprawozdania uwzględniono łańcuch wartości Spółki na wyższym (upstream) i niższym (downstream) szczeblu w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia analizy podwójnej istotności. Pozwoliło to na identyfikację istotnych wpływów, ryzyk i szans (IRO) w całym cyklu życia świadczonych usług. Szczegółowy schemat i opis łańcucha wartości przedstawiono w ujawnieniu SBM-1.

Na obecnym etapie raportowania polityki, działania oraz cele Spółki koncentrują się przede wszystkim na operacjach własnych i bezpośrednim wpływie organizacji. W odniesieniu do raportowanych mierników i wskaźników, Spółka co do zasady nie uwzględnia jeszcze danych z pełnego łańcucha wartości, z wyjątkiem danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych w Zakresie 3 (Scope 3).

Spółka nie korzystała z możliwości pominięcia w oświadczeniu informacji dotyczących własności intelektualnej, know-how i wyników innowacji lub dotyczących trwających wydarzeń i negocjacji.

[BP-2] UJAWNIANIE INFORMACJI W ODNIESIENIU DO SZCZEGÓLNYCH OKOLICZNOŚCI

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. stosuje krótko-, średnio- i długoterminowe horyzonty czasowe zgodnie z definicjami zawartymi w sekcji 6.4 standardu ESRS 1. Za okres krótkoterminowy przyjmuje się 1 rok (pokrywający się z rokiem obrotowym), za średnioterminowy okres od 2 do 5 lat, a za długoterminowy okres powyżej 5 lat.

Niniejsze sprawozdanie jest pierwszym oświadczeniem o zrównoważonym rozwoju sporządzonym przez Spółkę, w związku z czym wymogi dotyczące prezentacji danych porównawczych oraz ujawniania zmian w przygotowywaniu lub prezentacji informacji (BP-2 par. 13) nie mają zastosowania. Z tych samych względów Spółka nie raportuje błędów dotyczących poprzednich okresów sprawozdawczych (BP-2 par. 14).

W niniejszym sprawozdaniu Spółka nie stosuje mechanizmu włączenia informacji przez, o którym mowa w sekcji 9.1. standardu ESRS 1. Wszystkie wymagane informacje oraz punkty danych zostały przedstawione bezpośrednio w treści niniejszego dokumentu.

Przygotowanie sprawozdania wymagało zastosowania szacunków, w szczególności w zakresie obliczeń emisji gazów cieplarnianych w Zakresie 3. Szczegółowe zestawienie założeń i źródeł niepewności dla poszczególnych mierników znajduje się w sekcji ESRS E1-6 (emisje) oraz w sekcji dotyczącej Taksonomii UE. Szacunki te oparto na najlepszej dostępnej wiedzy oraz danych operacyjnych, jednak są one obarczone niepewnością. Spółka nie zidentyfikowała innych obszarów o wysokim stopniu niepewności szacunków, które mogłyby istotnie wpłynąć na rzetelność prezentowanych informacji.

Poza informacjami wymaganymi przez standardy ESRS, Spółka zamieszcza w niniejszym raporcie ujawnienia wymagane przez art. 8 Rozporządzenia (UE) 2020/852 (Taksonomia UE). Inne standardy raportowania niefinansowego nie zostały zastosowane.

Spółka korzysta z przepisów przejściowych określonych w Dodatku C do ESRS 1, w szczególności w zakresie stopniowego wprowadzania raportowania dotyczącego łańcucha wartości dla wybranych mierników społecznych i środowiskowych (z wyłączeniem emisji GHG Zakresu 3), co zostało opisane w ujawnieniu BP-1.

[GOV-1] ROLA ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH, ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORCZYCH

Struktura zarządzania, w tym również kwestiami zrównoważonego rozwoju, opiera się w „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. na podziale kompetencji pomiędzy Radę Nadzorczą oraz Zarząd Spółki. Członkowie Zarządu pełnią funkcje członków wykonawczych, natomiast członkowie Rady

Nadzorczej – członków niewykonawczych. W organach tych w roku 2025 nie zasiadali przedstawiciele pracowników. **Rada Nadzorcza**

Rada Nadzorcza pełni funkcję nadzorczą i doradczą w odniesieniu do kwestii zrównoważonego rozwoju. Do jej kluczowych zadań należy nadzór nad procesem opracowywania strategii, opiniowanie i zatwierdzanie jej ostatecznego kształtu, a także ocena procesów zarządzania istotnymi wpływami, ryzykami i szansami. Rada zatwierdza również strategiczne cele w tym obszarze oraz monitoruje postępy w ich realizacji.

W skład Rady Nadzorczej wchodzi 5 członków, 3 kobiety (60%) i 2 mężczyzn (40%). W trakcie 2025 roku Rada Nadzorcza funkcjonowała w składzie:

1. Marzena Dragan (Przewodnicząca Rady Nadzorczej- Członek RN) – (podstawa: Uchwała Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników nr 15/2022 z dnia 23.08.2022 r.)
2. Barbara Porzuczek (Członek RN) – (podstawa: Uchwała Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników nr 16/2022 z dnia 23.08.2022 r.)
3. Jerzy Gwiżdż (Zastępca Przewodniczącej Rady Nadzorczej RN) – (podstawa: Uchwała Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników nr 17/2022 z dnia 23.08.2022 r.)
4. Jerzy Obstarczyk (podstawa: Uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników nr 5/2023 z dnia 23 marca 2023 r.)
5. Olga Kwaśniak-Cieślik (podstawa: Uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników nr 5/2024 z dnia 27 lutego 2024 r.).

Z uwagi na fakt, że cały skład organu nadzorczego wyłaniany jest bezpośrednio przez podmiot sprawujący kontrolę nad Spółką, przyjmuje się, że odsetek niezależnych członków Rady Nadzorczej wynosi 0% (zgodnie z kryteriami braku powiązań ze znaczącym wspólnikiem).

Zarząd

Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Zgromadzenia Wspólników i Rady Nadzorczej Spółki. Zarząd Spółki odpowiada za bieżące kierowanie sprawami organizacji, zarządzanie jej majątkiem, reprezentowanie jej na zewnątrz oraz operacyjne zarządzanie kwestiami zrównoważonego rozwoju. Do kluczowych obowiązków Zarządu, z perspektywy zrównoważonego rozwoju, należy opracowanie i wdrożenie strategii zrównoważonego rozwoju, systematyczne monitorowanie postępów w realizacji wyznaczonych celów oraz identyfikacja i zarządzanie ryzykami oraz szansami wynikającymi z działalności Spółki. Zarząd zapewnia również odpowiednie zasoby niezbędne do realizacji polityk zrównoważonego rozwoju i nadzoruje proces przygotowania sprawozdawczości niefinansowej.

W skład Zarządu wchodzi 2 członków, 100% to mężczyźni. Na dzień 31.12.2025 r. w skład Zarządu wchodzi:

1. Pan Radosław Włoszek pełniący funkcję Prezesa Zarządu od 25.07.2024 r.
2. Pan Paweł Pachol pełniący funkcję Wiceprezesa Zarządu od 01.10.2024 r.

Pełnomocnicy Zarządu ds. Zrównoważonego rozwoju

Za operacyjną koordynację prac związanych z opracowaniem strategii oraz przygotowaniem sprawozdawczości odpowiadają dwaj Pełnomocnicy Zarządu ds. zrównoważonego rozwoju, którzy bezpośrednio raportują do Zarządu Spółki. Do zadań Pełnomocników należy integrowanie danych z różnych jednostek organizacyjnych, współpraca z doradcami zewnętrznymi oraz zapewnienie, że powstająca strategia będzie spójna z modelem biznesowym Spółki i wymogami standardów ESRS. W proces ten zaangażowana jest szeroka grupa pracowników oraz kadra menedżerska z różnych działów, wspierająca projektowanie przyszłych celów i działań poprzez swoją wiedzę merytoryczną i kompetencje operacyjne.

W zarządzaniu wpływami, ryzykami i szansami (IRO) Spółka nie stosuje obecnie specjalnych, odrębnych kontroli ani procedur. Nadzór nad tymi obszarami realizowany jest w ramach ogólnej struktury zarządzania i monitorowania działalności Spółki.

Kompetencje i rozwój wiedzy

Kompetencje członków Zarządu i Rady Nadzorczej obejmują wieloletnie doświadczenie zarządcze w sektorach transportu, infrastruktury oraz administracji publicznej. Prezes Zarządu posiada wieloletnią praktykę w kierowaniu strategiczną infrastrukturą transportową regionu oraz ogólnopolskimi związkami branżowymi, natomiast Wiceprezes Zarządu dysponuje doświadczeniem w organach kontroli transportu drogowego oraz zarządzaniu w sektorze przemysłowym. Skład Rady Nadzorczej, obejmujący wysokiej rangi urzędników administracji samorządowej oraz ekspertów prawnych, zapewnia głęboką znajomość specyfiki regionalnego rynku usług publicznych w województwie małopolskim. Powyższe kompetencje gwarantują merytoryczny nadzór nad realizacją usług przewozowych Spółki w jej kluczowym obszarze operacyjnym.

Doświadczenie członków organów Spółki w zarządzaniu infrastrukturą transportową i systemami bezpieczeństwa umożliwia merytoryczny nadzór nad procesami dekarbonizacji taboru (E1) oraz bezpieczeństwa pasażerów i pracowników (S1, S4). Z kolei kompetencje prawne i administracyjne członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej są wykorzystywane w nadzorowaniu zagadnień transparentności procesów zakupowych (G1) oraz stabilności kontraktów użyteczności publicznej w regionie (S3). W obszarach wymagających specjalistycznej wiedzy technicznej dotyczącej samej metodologii raportowania ESRS, organy posiłkują się wsparciem doradców zewnętrznych, co zapewnia rzetelność procesów identyfikacji i oceny istotności.

Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej posiadają doświadczenie w zarządzaniu strategicznym i ryzykiem, które obejmuje ogólne zagadnienia zrównoważonego rozwoju. Aby zapewnić dostęp do specjalistycznej wiedzy fachowej i umiejętności wymaganych do wypełniania ich ról, organy Spółki uczestniczą w szkoleniach wewnętrznych oraz korzystają z doradztwa zewnętrznych ekspertów.

W procesie opracowywania pierwszego raportu oraz interpretacji standardów ESRS, zewnętrzni doradcy zapewniali stały dostęp do wiedzy niezbędnej do identyfikacji istotnych tematów raportowania. Taki model współpracy pozwala na bieżące uzupełnianie kompetencji organów Spółki i budowanie fundamentów pod skuteczne zarządzanie kwestiami zrównoważonego rozwoju w nadchodzących latach.

[GOV-1 G1]

Zarząd „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. jest organem wykonawczo-zarządzającym Spółki, kieruje jej pracą

i całokształtem działania. Zarząd działa na podstawie:

- Kodeksu Spółek Handlowych (KSH) i obowiązujących przepisów prawa,
- Aktu Założycielskiego Spółki,
- Uchwał Zgromadzenia Wspólników,
- Zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Województwa Małopolskiego,
- Regulaminu Zarządu Koleje Małopolskie sp. z o.o.

Zarząd reprezentuje Spółkę i zarządza jej bieżącą działalnością, w tym kwestiami z obszaru G1. Prezes Zarządu kieruje pracami organu i wydaje zarządzenia wewnętrzne. Odpowiada za przejrzystość systemu zarządzania oraz zapewnienie zgodności (compliance) z prawem krajowym i regulacjami właścicielskimi.

Rada Nadzorcza „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki. Rada Nadzorcza działa na podstawie:

- Kodeksu Spółek Handlowych (KSH) i obowiązujących przepisów prawa,
- Aktu Założycielskiego Spółki,
- Uchwał Zgromadzenia Wspólników,
- Zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Województwa Małopolskiego,
- Regulaminu Rady Nadzorczej Koleje Małopolskie sp. z o.o.

Do szczególnych obowiązków Rady Nadzorczej należy m.in.:

- ocena sprawozdań Zarządu z działalności Spółki oraz ocena sprawozdań finansowych,
- sporządzanie i składanie Zgromadzeniu Wspólników corocznego pisemnego sprawozdania z wyników tych ocen,
- opiniowanie biznes planów, rocznych i wieloletnich planów działalności oraz planów budżetowych Spółki,
- podejmowanie uchwał w sprawie wyrażenia zgody na czynności prawne określone w Akcie Założycielskim Spółki,
- wybór firmy audytorskiej (biegłego rewidenta) do badania sprawozdań finansowych,
- powoływanie, odwoływanie oraz zawieszanie w czynnościach członków Zarządu.

[GOV-2] INFORMACJE PRZEKAZYWANE ORGANOM ADMINISTRUJĄCYM, ZARZĄDZAJĄCYM I NADZORCZYM JEDNOSTKI ORAZ PODEJMOWANE PRZEZ NIE KWESTIE ZWIĄZANE ZE ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJEM

Informacje na temat kwestii związanych ze zrównoważonym rozwojem, dotyczące kluczowych wpływów, ryzyk i szans, są przekazywane Zarządowi podczas bieżących spotkań oraz posiedzeń przez dwóch Pełnomocników Zarządu ds. zrównoważonego rozwoju.

Rada Nadzorcza jest informowana przez Zarząd o kluczowych aspektach zrównoważonego rozwoju oraz istotnych wpływach, ryzykach i szansach podczas regularnych posiedzeń, odbywających się co najmniej raz na kwartał, w ramach przeglądu wyników finansowych i operacyjnych organizacji.

Przy podejmowaniu decyzji dotyczących modernizacji floty, Zarząd analizował kompromisy pomiędzy kosztami operacyjnymi a wpływem środowiskowym (E1) oraz bezpieczeństwem pasażerów (S4), uznając podnoszenie standardów technicznych taboru za priorytetowe dla trwałości modelu biznesowego.

Rok 2025 był okresem intensywnych działań przygotowawczych, w ramach, których Zarząd Spółki podjął kluczowe decyzje strategiczne mające na celu integrację zasad zrównoważonego rozwoju z modelem biznesowym „Kolei Małopolskich”. Spółka zainicjowała proces tworzenia formalnej strategii, uwzględniającej aspekty środowiskowe, społeczne i ładu korporacyjnego, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki regionalnych przewozów pasażerskich.

Zakres prac nad przygotowaniem Spółki do sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju obejmuje m.in. analizę podwójnej istotności, kalkulację emisji gazów cieplarnianych w Zakresach 1, 2 i 3, przeprowadzenie mapowania i badania interesariuszy oraz opracowanie rekomendacji dostosowawczych. W ramach realizowanych działań przewidziano również wdrożenie narzędzia informatycznego do monitorowania i raportowania danych ESG, przeprowadzenie szkoleń podnoszących kompetencje pracowników w tym obszarze.

[GOV-3] UWZGLĘDNIANIE WYNIKÓW ZWIĄZANYCH ZE ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJEM W SYSTEMACH ZACHĘT

[GOV-3 E1]

W okresie sprawozdawczym obejmującym rok 2025 w „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie funkcjonował system zachęt ani mechanizmów wynagradzania powiązany bezpośrednio z kwestiami zrównoważonego rozwoju, w tym z zagadnieniami dotyczącymi klimatu. Zasady wynagradzania Członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej są uregulowane w przyjętych w Spółce

politykach wynagrodzeń, które określają strukturę oraz zasady przyznawania świadczeń dla organów Spółki.

Zgodnie z obowiązującymi zasadami, zmienna część wynagrodzenia Członków Zarządu jest uzależniona od poziomu realizacji wyznaczonych celów zarządczych. Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania, cele te koncentrują się na wynikach finansowych oraz operacyjnych Spółki i nie uwzględniają mierzalnych wskaźników niefinansowych ani celów związanych z istotnymi wpływami, ryzykami i szansami w obszarze ESG.

[GOV-4] OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE NALEŻYTEJ STARANNOŚCI

W bieżącym okresie sprawozdawczym „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. opiera zarządzanie wpływami, ryzykami i szansami przede wszystkim na regulacjach wewnętrznych oraz obowiązującym ustawodawstwie krajowym.

Spółka przeprowadziła w 2025 roku szczegółową analizę zgodności z Minimalnymi Gwarancjami (zgodnie z Taksonomią UE), która pozwoliła na zidentyfikowanie luk w odniesieniu do pełnych procesów należytej staranności określonych w Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka oraz Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych. Pełne wdrożenie procesu należytej staranności, opartego na uznanych standardach międzynarodowych, jest priorytetem opracowywanej w 2025 roku Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031.

W poniższej tabeli przedstawiono elementy procesu należytej staranności, które opisane są w niniejszym sprawozdaniu zrównoważonego rozwoju Spółki.

Podstawowe elementy procesu należytej staranności	Punkty w sprawozdaniu zrównoważonego rozwoju
Uwzględnienie należytej staranności w ładzie korporacyjnym, strategii i modelu biznesowym	SBM-1, S1-1, G1-1, GOV-2, SBM-3
Współpraca z zainteresowanymi stronami, na które jednostka wywiera wpływ, na wszystkich kluczowych etapach procesu należytej staranności	IRO-1, SBM-2, S1-2, S2-2, S3-2, S4-2, G1-2
Identyfikacja i ocena niekorzystnych wpływów	IRO-1, SBM-3
Podjęmowanie działań w celu ograniczenia zidentyfikowanych niekorzystnych wpływów	E1-3, E2-2, E5-2, S1-3, S1-4, S2-3, S2-4, S4-3, S4-4
Monitorowanie skuteczności tych starań i przekazywanie stosownych informacji w tym zakresie	E1-6, E2-4, E2-5, E5-4, E5-5, S1-14

[GOV-5] ZARZĄDZANIE RYZYKIEM I KONTROLE WEWNĘTRZNE NAD SPRAWOZDAWCZOŚCIĄ W ZAKRESIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

W 2025 roku „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie posiadały zintegrowanego systemu zarządzania ryzykiem, uwzględniającego kwestie zrównoważonego rozwoju.

Identyfikacja i monitorowanie ryzyk operacyjnych oraz bezpieczeństwa odbywa się częściowo w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS).

Ryzyka finansowe, rynkowe (zmienność cen paliw i energii) oraz płynności są kontrolowane przez Departament Rachunkowości, Analiz i Rozliczeń oraz nowo utworzony Departament Finansowy i Projektów Unijnych. Kontrola wewnętrzna opiera się na bieżącym monitorowaniu płynności, analizie terminów płatności oraz rejestrach faktur przypisanych do dysponentów budżetu w poszczególnych departamentach. Spółka zarządza również ryzykami operacyjnymi poprzez szkolenia kadry i nadzór przełożonych, a w obszarze cyberbezpieczeństwa dostosowuje procesy do wymogów dyrektywy NIS2.

Nadzór nad rzetelnością procesu sprawozdawczości niefinansowej za 2025 rok sprawuje dwóch Pełnomocników Zarządu ds. zrównoważonego rozwoju przy merytorycznym wsparciu doradców zewnętrznych.

[SBM-1] STRATEGIA, MODEL BIZNESOWY I ŁAŃCUCH WARTOŚCI

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. została powołana na podstawie Uchwały Nr XLIV/705/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 2 grudnia 2013 roku w sprawie powołania jednoosobowej spółki Województwa Małopolskiego oraz zgodnie z Uchwałą Nr 1518/13 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 10 grudnia 2013 roku.

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. jest podmiotem, w którym 100% udziałów ma Województwo Małopolskie, reprezentowane przez Zarząd Województwa Małopolskiego, pełniące funkcję Zgromadzenia Wspólników.

Głównym i przeważającym przedmiotem działalności Spółki jest transport kolejowy pasażerski międzymiastowy. Zakres działalności zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności to m.in.:

- transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski (49.31.Z),
- transport kolejowy pasażerski międzymiastowy (49.10.Z),
- transport kolejowy towarów (49.20.Z),
- pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej nieklasyfikowany (49.39.Z),
- działalność usługowa wspomagająca transport lądowy (52.21.Z).

Przychody Spółki w 2025 roku pochodziły z dwóch głównych sektorów działalności zgodnie z klasyfikacją ESRS:

- Sektor Inne Środki Transportu (TOT), obejmujący kolejowe przewozy pasażerskie, który wygenerował 74,27% całkowitych przychodów netto ze sprzedaży.

- Sektor Transport Drogowy (TRT), obejmujący autobusowe przewozy pasażerskie (Małopolskie Linie Dostawcze), który wygenerował 25,69% całkowitych przychodów netto ze sprzedaży.

Spółka nie identyfikuje dodatkowych znaczących sektorów działalności poza wskazanymi powyżej.

Struktura przychodów Spółki w 2025 roku (PLN):

Segment kolejowy	Segment autobusowy	Komercja
261 153 132,39	90 320 279,11	137 417,29

Spółka nie oferuje produktów ani usług objętych zakazami na rynkach docelowych. Spółka nie prowadzi działalności związanej z sektorem paliw kopalnych, produkcją chemikaliów, kontrowersyjnymi rodzajami broni, uprawą i produkcją tytoniu.

Transport kolejowy

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. są przewoźnikiem realizującym przewozy pasażerskie na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A., a obsługiwane połączenia kolejowe tworzą sieć połączeń regionalnych w województwie małopolskim i – na wybranych odcinkach – w województwach świętokrzyskim i podkarpackim. W rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 Spółka wykonała 3 871 498,569 pockm.

W 2025 roku Koleje Małopolskie przewiozły 15 693 661 osób, co jest wynikiem o 15% wyższym od roku 2024 (13 630 877 osoby). Wzrost liczby pasażerów spowodowany był efektem jednoczesnego działania wielu czynników: rozwoju oferty przewozowej, poprawy jakości usług, integracji transportu publicznego oraz rosnącej popularności kolei jako wygodnego i ekologicznego środka transportu.

W 2025 r. Spółka realizowała działalność przewozową na podstawie „Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie Województwa Małopolskiego zawartej na okres od 11 grudnia 2016 r. do 13 grudnia 2031 r. Do w/w Umowy pomiędzy Organizatorem i Operatorem zawarte zostały aneksy obejmujące m.in. nowy rozkład jazdy pociągów 2024/25.

Spółka w 2025 r. realizowała przewozy na następujących liniach komunikacyjnych:

1. SKA1 Wieliczka Rynek Kopalnia – Kraków Główny – Kraków Lotnisko,
2. SKA2 Sędziszów – Miechów – Kraków Główny – Skawina – Oświęcim
3. SKA3 Tarnów – Kraków Główny – Trzebinia – Oświęcim,
4. Kraków Główny – Nowy Sącz,
5. Kraków – Zakopane,
6. Kraków – Jasło / Jasło – Krynica-Zdrój
7. Muszyna – Gr. Państwa – (Poprad Tatry).

Spółka Koleje Małopolskie w roku 2025 r. użytkowała 36 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych. W sierpniu 2024 r. Spółka nabyła 6 szt. pojazdów serii EN57AL. Pojazdy te zostały poddane przeglądom okresowym oraz wykonano na nich zaplanowane prace dodatkowe (modernizacja Systemu Informacji Pasażerskiej, modernizacja oświetlenia, oklejanie zgodnie z Systemem Identyfikacji Wizualnej Spółki). Pierwszy pojazd EN57AL został przekazany do eksploatacji 13.01.2025 r., ostatni zaś 28.11.2025 r. W dniu 9 września 2024 r. została podpisana umowa ramowa na zakup 25 elektrycznych zespołów trakcyjnych i do dnia sporządzenia przedmiotowego sprawozdania Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego i Spółka Koleje Małopolskie zakontraktowała 19 pociągów w terminach dostaw 2026–2028.

Transport drogowy

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w ramach prowadzonej działalności gospodarczej realizuje również usługi publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym na terenie województwa małopolskiego w ramach Małopolskich Linii Dowozowych (MLD). Małopolskie Linie Dowozowe – relacje obsługiwane w 2025 r.:

Numer linii	Relacja
A1	Myślenice – Kraków
A2	Myślenice – Świątniki Górne – Wieliczka
A3	Bochnia – Limanowa
A4	Bochnia – Szczurowa
A5	Brzesko – Wietrzychowice
A6	Wieliczka – Łapanów
A7.1	Podłęże – Proszowice
A7.2	Podłęże – Koniusza
A8	Wieliczka – Dobczyce
A9	Wieliczka – Limanowa
A10	Olkusz – Krzeszowice
A11.2	Myślenice – Poręba Wielka Koninki
A12	Olkusz – Trzyciąż – Kraków
A13	Olkusz – Sułoszowa – Kraków
A14.1	Kraków – Spytkowice
A14.2	Czernichów – Kraków
A15.1	Chochotów – Bukowina
A15.2	Chochotów – Jurgów
A16	Wieliczka – Borzęta – Myślenice
A17	Wieliczka – Pogorzany
A18	Niepołomice – Siedlec
A19	Olszowice – Szczytniki

A20	Bochnia – Iwkowa
A21.1	Nowy Sącz – Nowy Targ
A21.2	Nowy Sącz – Ochotnica Dolna
A22.1	Nowy Sącz – Tarnów
A22.2	Tarnów – Zakliczyn
A23	Tarnów – Wysowa Zdrój
A24	Lisia Góra – Tarnów (Mościce)
A25	Andrychów – Smolice
A26	Tarnów – Kraków
A27	Tarnów (Mościce) – Zawada
A28	Tarnów – Łękawka – Tarnów
A29	Tarnów – Koszyce Wielkie – Tarnów
A31	Szczepanowice – Świebodzin
A34.2	Tarnów – Jodłówka-Wałki p. Szpic
A35	Lichwin – Jodłówka Wałki p. Górówkę, Polmark
A36	Tarnów – Dąbrowa Tarnowska
A37.1	Proszowice – Kraków (Pleszów),
A37.2	Kraków (Pleszów) – Chobot,
A37.3	Koniusza – Kraków (Pleszów),
A38	Nowa Jastrzębka – Tarnów
A39	Tarnów – Zaczarnie
A40	Kraków – Kęty
A41	Myślenice – Mszana Dolna – Limanowa
A42	Kraków – Chrzanów
A43	Kalwaria Zebrzydowska – Skawina
A44	Kraków – Oświęcim
A45	Nowy Targ – Jurgów
A46	Ryglice – Tarnów
A47	Oświęcim – Andrychów
A48	Olkusz – Chrzanów
A50	Proszowice – Kraków
A53.2	Skawina – Zawoja Policzne
A53.3	Skawina – Zawoja Krowiarki
A53.1	Skawina – Harbutowice
Z1	Skawina – Palcza

W 2025 roku Spółka użytkowała 52 sztuki autobusów przeznaczonych do obsługi Małopolskich Linii Dozwozowych. Pozostały tabor zapewniałi podwykonawcy realizujący usługi przewozowe. W 2025 roku „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. podjęła działania zmierzające do rozbudowy parku taborowego o pojazdy niskoemisyjne, w tym autobusy elektryczne oraz wodorowe wraz z infrastrukturą ładowania. Kluczowym elementem było podpisanie umowy z CUPT na dofinansowanie projektu w ramach KPO oraz wyłonienie wykonawcy dostaw. Równolegle

realizowano działania przygotowawcze, w tym zabezpieczenie terenów inwestycyjnych oraz uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych.

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. zajmuje pozycję kluczowego przewoźnika aglomeracyjnego i regionalnego w województwie małopolskim, operując jednocześnie na rynku ogólnopolskim, gdzie według danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2025 roku udział Spółki w pasażerskich przewozach kolejowych wyniósł ok. 3,58%. Z regionalnym charakterem działalności powiązana jest również struktura zatrudnienia – wszystkie własne zasoby pracownicze Spółki (100% personelu) przypisane są do jednego obszaru geograficznego, tj. województwa małopolskiego. Wynika to z lokalizacji siedziby Spółki oraz wszystkich baz operacyjno-technicznych i punktów utrzymania taboru na terenie Małopolski.

Model biznesowy organizacji koncentruje się na obsłudze strategicznych połączeń regionalnych, w tym relacji z Krakowa do Wieliczki, Tarnowa, Sędziszowa oraz na lotnisko Kraków-Balice, stanowiąc trzon systemu Kolei Aglomeracyjnej w Krakowie. Charakterystyczną cechą modelu operacyjnego Spółki jest integracja transportu kolejowego z autobusowym poprzez Małopolskie Linie Dostawcze (MLD). System ten pełni funkcję dowozową do stacji kolejowych, umożliwiając pasażerom sprawne przesiadki i tworząc zintegrowaną sieć komunikacyjną, która realnie zwiększa dostępność transportu publicznego w całym regionie.

Perspektywy rozwoju Spółki są ściśle powiązane z postępującą rozbudową infrastruktury kolejowej w Małopolsce oraz rosnącym znaczeniem zrównoważonego transportu zbiorowego, co stwarza potencjał do dalszego wzrostu liczby pasażerów. Jednocześnie Spółka uwzględnia w swoich uwarunkowaniach strategicznych zmiany regulacyjne wynikające z wdrażania IV pakietu kolejowego. Proces ten, zmierzający do liberalizacji rynku usług przewozowych w Polsce, zakłada stopniowe otwieranie dostępu do infrastruktury dla nowych operatorów i wzrost konkurencji w segmencie pasażerskim, co determinuje konieczność stałego wzmacniania pozycji rynkowej Spółki jako efektywnego operatora regionalnego.

Fundamentem modelu biznesowego Spółki są kluczowe nakłady, do których należą: nowoczesny tabor kolejowy i autobusowy, wykwalifikowany kapitał ludzki oraz stabilne finansowanie w ramach wieloletnich kontraktów użyteczności publicznej (PSC). Podejście do gromadzenia i rozwijania tych zasobów opiera się na przejrzystych procesach zakupowych, strategicznej współpracy z Województwem Małopolskim oraz systemowym rozwoju kompetencji w ramach własnego Ośrodka Szkolenia Zawodowego. Zabezpieczenie tych nakładów realizowane jest m.in. poprzez rygorystyczny zintegrowany system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) oraz zarządzania utrzymaniem (MMS).

Działalność Spółki generuje wymierne korzyści bieżące i oczekiwane dla kluczowych grup interesariuszy:

- **dla pasażerów:** zapewnienie bezpiecznego, punktualnego i inkluzywnego transportu, co realnie zwiększa mobilność i komfort życia mieszkańców regionu.

- **dla Województwa Małopolskiego (właściciela):** realizację celów strategicznych regionu „Małopolska 2030”, wzmocnienie spójności terytorialnej i efektywne wykorzystanie środków publicznych.
- **dla społeczeństwa i środowiska:** ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego oraz redukcja śladu węglowego regionu poprzez stymulowanie zmiany modalnej na transport szynowy i niskoemisyjny.

Łańcuch wartości

Schemat łańcucha wartości „Kolei Małopolskich” sp. z o.o. został opracowany jako fundament procesu analizy podwójnej istotności i obejmuje pełen cykl świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego w podziale na dwa kluczowe segmenty operacyjne, co pozwala na precyzyjne odzwierciedlenie procesów tworzenia wartości w ramach zintegrowanego modelu transportowego Spółki.

W segmencie kolejowych przewozów pasażerskich, stanowiącym główny filar działalności, model ilustruje proces tworzenia wartości od etapu pozyskiwania niezbędnych zasobów i utrzymania taboru, poprzez operacje przewozowe, aż po obsługę pasażerów i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu.

Segment autobusowych przewozów pasażerskich został zaprezentowany jako obszar uzupełniający, którego strategicznym celem jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu w regionie oraz zapewnienie efektywnej integracji różnych form transportu publicznego.

Fundamentem funkcjonowania obu segmentów operacyjnych jest wyodrębniona działalność wspierająca, obejmująca cztery kluczowe obszary.

Segment kolejowych przewozów pasażerskich – model ilustruje proces tworzenia wartości w głównym segmencie działalności Spółki.

DZIAŁALNOŚĆ POPRZEDZAJĄCA (UPSTREAM)	OPERACJE WŁASNE	DZIAŁALNOŚĆ NASTĘPCZA (DOWNSTREAM)
FAZA ZABEZPIECZENIA STRATEGICZNYCH AKTYWÓW I ZASOBÓW Obejmuje wszystkie kluczowe działania poprzedzające realizację usługi przewozowej. Koncentruje się na pozyskaniu taboru, zapewnieniu finansowania, zabezpieczeniu dostaw energii trakcyjnej oraz dostępie do infrastruktury kluczowej dla świadczenia usługi. Kluczowym elementem jest także rekrutacja i certyfikacja wykwalifikowanego personelu obsługi pociągów.	FAZA PLANOWANIA, REALIZACJI I ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM Stanowi rdzeń działalności operacyjnej. Obejmuje bieżące procesy planistyczne, utrzymanie techniczne taboru oraz wykonywanie przewozów. Jest to także etap kluczowy dla zarządzania bezpieczeństwem i świadczenia usług towarzyszących.	FAZA RELACJI, DOSKONALENIA USŁUGI I ZARZĄDZANIA AKTYWAMI Obejmuje działania następujące po realizacji przejazdu. Koncentruje się na budowaniu wartości marki, obsłudze posprzedażowej, gromadzeniu informacji zwrotnych w celu doskonalenia usługi. Faza ta zamyka obieg poprzez planowanie i zarządzanie cyklem życia taboru.
POZYSKANIE KLUCZOWYCH ZASOBÓW Opis: Postępowania przetargowe na dostawę taboru, pozyskiwanie finansowania, kontraktowanie dostaw energii trakcyjnej. Kluczowi Interesariusze: Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży / Instytucje finansowe / Organy statutowe ZARZĄDZANIE INFRASTRUKTURĄ	PLANOWANIE ROZKŁADU JAZDY I OBIEGÓW Opis: Tworzenie i optymalizacja siatki połączeń oraz obiegów taboru we współpracy z organizatorem przewozów. Kluczowi Interesariusze: Klienci biznesowi i instytucjonalni / Partnerzy strategiczni UTRZYMANIE TECHNICZNE TABORU	ZARZĄDZANIE RELACJAMI Z KLIENTAMI Opis: Prowadzenie infolinii, obsługa skarg i reklamacji, dostarczanie bieżących informacji o utrudnieniach. Cykliczne gromadzenie opinii i badanie satysfakcji. Kluczowi Interesariusze: Klienci indywidualni / Klienci biznesowi i instytucjonalni / Media MARKETING I WIZERUNEK

Opis: Negocjowanie i zawieranie umów na przydział tras pociągów, dostęp do torów i sieci trakcyjnej. Realizacja strategicznych inwestycji w zaplecze utrzymaniowe, takie jak Punkt Techniczno-Eksploatacyjny w Krakowie (PTE), Punkt Utrzymania Taboru – Oświęcim (PUT), czy planowanie budowy nowych obiektów. Kluczowi Interesariusze: Partnerzy strategiczni / Administracja publiczna REKRUTACJA I ROZWÓJ KLUCZOWEGO PERSONELU Opis: W odpowiedzi na strategiczne ryzyko luki kompetencyjnej, pozyskiwanie i szkolenie maszynistów, kierowników pociągów, drużyn konduktorskich, a także personelu związanego z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i obsługą techniczną taboru. Kluczowi Interesariusze: Pracownicy	Opis: Realizacja bieżących i okresowych przeglądów w celu zapewnienia maksymalnej niezawodności i bezpieczeństwa pojazdów. Dbłość o czystość taboru, sprawność systemów i inne udogodnienia w pojazdach. Kluczowi Interesariusze: Pracownicy / Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży SPRZEDAŻ I DYSTRYBUCJA BILETÓW Opis: Zarządzanie wielokanałową sprzedażą i dystrybucją biletów oraz integracja taryfowa w ramach MKA. Kluczowi interesariusze: Klienci indywidualni / Klienci biznesowi i instytucjonalni / Dostawcy usług operacyjnych REALIZACJA PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH Opis: Operacyjne wykonywanie kursów zgodnie z rozkładem jazdy, zarządzanie ruchem i reagowanie na zakłócenia. Kluczowi Interesariusze: Pracownicy / Klienci indywidualni / Klienci biznesowi i instytucjonalni	Opis: Działania promocyjne, budowanie marki nowoczesnego i ekologicznego przewoźnika. Komunikacja z pasażerami i społecznością lokalną. Kluczowi Interesariusze: Lokalne społeczności / Klienci indywidualni / Media / Organizacje i partnerstwa branżowe ZARZĄDZANIE CYKLEM ŻYCIA TABORU Opis: Planowanie modernizacji taboru, zarządzanie jego cyklem życia w celu utrzymania standardów technicznych i ekologicznych oraz planowanie przyszłych wymian flotowych. Kluczowi interesariusze: Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży / Administracja publiczna
---	--	--

	ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM (SMS)	
--	--	--

Opis: Wdrożenie i ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, analiza incydentów i wdrażanie działań prewencyjnych.

Kluczowi Interesariusze: Pracownicy / Administracja publiczna / Partnerzy strategiczni

Segment autobusowych przewozów pasażerskich – Model koncentruje się na tworzeniu wartości w segmencie uzupełniającym, którego celem jest walka z wykluczeniem komunikacyjnym i integracja transportu.

DZIAŁALNOŚĆ POPRZEDZAJĄCA (UPSTREAM)	OPERACJE WŁASNE	DZIAŁALNOŚĆ NASTĘPCZA (DOWNSTREAM)
FAZA ZABEZPIECZENIA STRATEGICZNYCH AKTYWÓW I ZASOBÓW Obejmuje wszystkie kluczowe działania poprzedzające świadczenie usług, koncentrujące się na zabezpieczeniu floty, zapewnieniu dostaw paliw/energii oraz przygotowaniu niezbędnej infrastruktury wspierającej, takiej jak bazy i stacje ładowania.	FAZA PLANOWANIA, REALIZACJI I ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM Stanowi rdzeń działalności operacyjnej, obejmując strategiczne planowanie i integrację z siatką kolejową, utrzymanie taboru własnego oraz wykonywanie kursów, ze szczególnym naciskiem na nadzór nad jakością i bezpieczeństwem.	FAZA RELACJI, DOSKONALENIA USŁUGI I ZARZĄDZANIA AKTYWAMI Obejmuje działania następujące po realizacji przewozu, koncentrujące się na efekcie zintegrowanej usługi. Polega na budowaniu świadomości, dostarczaniu informacji o połączeniach, gromadzeniu opinii na temat podróży multimodalnych oraz planowaniu ekologicznej wymiany floty.
POZYSKANIE I FINANSOWANIE ZASOBÓW Opis: Realizacja postępowań na dostawę taboru. W przypadku przewozów podwykonawczych: kwalifikacja i selekcja podwykonawców. Pozyskiwanie finansowania z dedykowanych programów na wykonywanie przewozów autobusowych oraz zakup pojazdów. Kluczowi Interesariusze: Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży / Instytucje finansowe / Klienci biznesowi i instytucjonalni	PLANOWANIE I INTEGRACJA USŁUGI Opis: Tworzenie i optymalizacja siatki połączeń oraz obiegów floty we współpracy z organizatorem przewozów, synchronizacja kursów autobusowych z siatką połączeń kolejowych. Kluczowi Interesariusze: Pracownicy / Klienci biznesowi i instytucjonalni / Partnerzy strategiczni SPRZEDAŻ I INTEGRACJA TARYFOWA	ZARZĄDZANIE RELACJAMI Z KLIENTAMI Opis: Prowadzenie infolinii, obsługa skarg i reklamacji, dostarczanie bieżących informacji o utrudnieniach, możliwościach przesiadek i dalszych połączeniach. Gromadzenie opinii i badanie doświadczeń użytkowników z podróży multimodalnej. Kluczowi Interesariusze: Klienci indywidualni / Lokalne społeczności MARKETING I WIZERUNEK

INFRASTRUKTURA I ZASOBY OPERACYJNE Opis: Zabezpieczenie terenu pod bazy postojowe i stacje ładowania. Uzgadnianie lokalizacji przystanków z Zarządcami Dróg. Kontraktowanie dostaw paliw i energii elektrycznej. Rekrutacja i szkolenie kierowców. Kluczowi Interesariusze: Administracja publiczna / Partnerzy strategiczni / Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży / Pozostali dostawcy	Opis: Wdrożenie i promowanie wspólnego biletu. Zarządzanie systemem biletowym, integracja taryfowo-biletowa z systemem kolejowym (MKA). Kluczowi Interesariusze: Klienci indywidualni / Klienci biznesowi i instytucjonalni / Partnerzy strategiczni REALIZACJA I NADZÓR PRZEWÓZÓW Opis: Operacyjne wykonywanie kursów. Zarządzanie i nadzór nad realizacją przewozów przez Podwykonawców. Monitorowanie czasu pracy kierowców i zarządzanie bezpieczeństwem. Kluczowi Interesariusze: Pracownicy / Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży / Administracja publiczna	Opis: Działania promocyjne, budowanie marki nowoczesnego przewoźnika. Komunikacja z pasażerami i społecznością lokalną. Budowanie świadomości na temat korzyści płynących z dojazdu autobusem do stacji kolejowej. Kluczowi Interesariusze: Lokalne społeczności / Klienci indywidualni / Media / Organizacje i partnerstwa branżowe ZARZĄDZANIE CYKLEM ŻYCIA FLOTY Opis: Planowanie wymiany floty (własnej i weryfikacja floty podwykonawców) na nowszą i bardziej ekologiczną. Kluczowi interesariusze: Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży / Administracja publiczna
--	--	--

Działalność Wspierająca	Opis	Kluczowi Interesariusze
Zarządzanie kapitałem ludzkim (HR)	Polityka kadrowa, polityka rekrutacyjna, systemy motywacyjne, szkolenia i rozwój, dialog społeczny z przedstawicielstwem pracowniczym, działania na rzecz dobrostanu pracowników.	Pracownicy

Finanse i zarządzanie strategiczne	Planowanie strategiczne, kontroling, rachunkowość, zarządzanie płynnością. Relacje z organami właścicielskimi, instytucjami finansowymi oraz organami nadzoru i sprawozdawczości.	Organy statutowe / Instytucje finansowe / Administracja publiczna
Zamówienia i administracja	Prowadzenie postępowań przetargowych, administracja, obsługa prawna. Relacje z kluczowymi interesariuszami.	Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży / Pozostali dostawcy / Administracja publiczna / Organizacje i partnerstwa branżowe
Rozwój technologii i cyfryzacja	Utrzymanie i rozwój systemów wspierających. Wdrażanie innowacji cyfrowych. Zarządzanie cyberbezpieczeństwem.	Dostawcy usług i produktów kluczowych dla branży / Administracja publiczna

[SBM-2] INTERESY I OPINIE ZAINTERESOWANYCH STRON

W 2025 roku „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. przeprowadziła kompleksowy proces mapowania i badania interesariuszy, mający na celu wsparcie budowy Strategii Zrównoważonego Rozwoju oraz przygotowanie niniejszego sprawozdania zgodnie ze standardami ESRS. Proces ten opierał się na wytycznych standardu AA1000.

W wyniku prac zidentyfikowano 8 grup kluczowych interesariuszy, do których zalicza się: organy statutowe, pracowników, administrację publiczną, instytucje finansowe, partnerów strategicznych, dostawców produktów i usług kluczowych dla branży oraz klientów (indywidualni, biznesowi i instytucjonalni). Do pozostałych grup zaliczono: społeczności lokalne, media, organizacje branżowe oraz konkurencję.

Kluczowi dla „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. interesariusze i kanały ich angażowania

Zainteresowane strony	Kanały zaangażowania
Organy statutowe	• regularne posiedzenia Zarządu, Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Wspólników • raporty bieżące i okresowe • kontakt doraźny uzależniony od potrzeb • strategiczne sesje tematyczne • audyty wewnętrzne i kontrole właścicielskie • korespondencja formalna
Pracownicy	• komunikacja bezpośrednia • szkolenia • tablice informacyjne • mechanizm zgłaszania naruszeń • konsultacje z przedstawicielami związków zawodowych • indywidualne rozmowy przeprowadzane podczas okresowych ocen pracowniczych • Komisja BHP • strona internetowa
Administracja publiczna	• raporty bieżące i okresowe • kontakt doraźny uzależniony od potrzeb • strona internetowa
Instytucje finansowe	• raporty bieżące i okresowe • kontakt bezpośredni w ramach współpracy • strona internetowa
Partnerzy strategiczni	• raporty bieżące i okresowe • wydarzenia branżowe • strona internetowa
Dostawcy produktów i usług kluczowych dla branży	• kontakt bezpośredni w ramach współpracy • umowy • wydarzenia branżowe

	• strona internetowa • mechanizm zgłaszania naruszeń
Klienci indywidualni	• badanie satysfakcji klienta • media społecznościowe • strona internetowa • wydarzenia branżowe • mechanizm zgłaszania naruszeń • system reklamacyjny
Klienci biznesowi i instytucjonalni	• kontakt bezpośredni w ramach współpracy • negocjacje handlowe i umowy • udział w postępowaniach przetargowych i zapytaniach ofertowych • strona internetowa • wydarzenia branżowe

Kluczowym elementem dialogu było anonimowe badanie ankietowe przeprowadzone w dniach od 27 października do 14 listopada 2025 r. W badaniu wzięli udział przedstawiciele wszystkich kluczowych grup interesariuszy. Zebrane opinie i preferencje interesariuszy stanowiły bezpośredni wkład do analizy podwójnej istotności (identyfikacja istotnych wpływów, ryzyk i szans). Respondenci oceniali istotność poszczególnych tematów ESG oraz mieli możliwość wskazania rzeczywistych lub potencjalnych negatywnych wpływów działalności Spółki w każdym z obszarów standardów ESRS.

W obszarze środowiskowym (E) za priorytetowe uznano kwestie zmiany klimatu (ESRS E1), w szczególności odpowiedzialne zużycie energii i paliw oraz transformację energetyczną, łagodzenie zmian klimatu oraz przystosowanie do ich skutków. Istotne znaczenie przypisano także ograniczaniu zanieczyszczenia powietrza, mitygacji hałasu i wibracji (temat sektorowy spoza ESRS) oraz gospodarce o obiegu zamkniętym w zakresie zarządzania cyklem życia taboru i recyklingu podzespołów. Tematy dotyczące zasobów wodnych oraz bioróżnorodności nie przekroczyły przyjętego progu istotności w ocenie interesariuszy Spółki.

W obszarze społecznym (S) interesariusze wskazali na wysoki poziom istotności zagadnień we wszystkich standardach tematycznych. W obszarze własnych zasobów pracowniczych (ESRS S1) za kluczowe uznano bezpieczeństwo i higienę pracy, stabilność zatrudnienia oraz szkolenia i rozwój kompetencji. W odniesieniu do osób w łańcuchu wartości (ESRS S2) priorytetem pozostało BHP, natomiast w relacjach z dotkniętymi społecznościami (ESRS S3) wskazano na znaczenie praw do mobilności oraz dbałość o jakość środowiska i mitygację hałasu w sąsiedztwie tras pociągów i autobusów. W wymiarze konsumentów i użytkowników końcowych (ESRS S4) najwięcej uwagi poświęcono przejrzystości informacji pasażerskiej, włączeniu społecznemu poprzez zapewnienie pełnej dostępności taboru dla osób o ograniczonej mobilności oraz bezpieczeństwu osobistemu i ochronie danych w systemach biletowych i aplikacjach.

W obszarze ładu korporacyjnego (G) za najważniejszy temat uznano transparentność i etykę w procesach zakupowych i przetargowych. Bardzo wysoką wagę przypisano działaniom antykorupcyjnym, kulturze korporacyjnej, rzetelnym praktykom płatniczym w relacjach z dostawcami oraz system ochrony sygnalistów i procedury zarządzania incydentami.

Organy Spółki są informowane o opiniach i interesach zainteresowanych stron podczas regularnych posiedzeń. Wyniki badania interesariuszy oraz zagregowane wyniki procesu badania podwójnej istotności z uwzględnieniem opinii i interesów zainteresowanych stron, na które Spółka wywiera wpływ zostały zaprezentowane Zarządowi oraz Radzie Nadzorczej. Formalne przyjęcie tych wyników nastąpiło w drodze uchwały Zarządu z dnia 28 kwietnia 2026 r. oraz uchwały Rady Nadzorczej z dnia 12 maja 2026 r.

[SBM-2 S1]

Własne zasoby pracownicze stanowią kluczową grupę interesariuszy, na którą model biznesowy „Kolei Małopolskich” sp. z o.o. wywiera bezpośredni wpływ. Interesy, poglądy i prawa pracowników są uwzględniane w procesach zarządczych poprzez stały dialog oraz przeprowadzone na potrzeby niniejszego raportu badanie ankietowe, którego wyniki stanowiły bezpośredni wkład (waga 20%) do analizy podwójnej istotności. Zidentyfikowane priorytety pracowników – w szczególności bezpieczeństwo i higiena pracy, stabilność zatrudnienia oraz szkolenia i rozwój kompetencji – zostały uznane za istotne tematy raportowania i stanowią również fundament Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031.

Model biznesowy Spółki jako operatora zintegrowanego transportu publicznego opiera się na wykwalifikowanym personelu, co determinuje strategię ukierunkowaną na mitygowanie ryzyk kadrowych. Spółka identyfikuje wpływ modelu biznesowego na łagodzenie ryzyk operacyjnych poprzez:

- zapewnienie stabilnych warunków pracy w celu przeciwdziałania rotacji pracowników,
- wdrożenie systemowego nadzoru nad BHP w ramach Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i Utrzymaniem (MMS), co bezpośrednio minimalizuje ryzyko wypadków przy pracy,
- własny Ośrodek Szkolenia Zawodowego w celu mitygowania ryzyka luki pokoleniowej i braku wykwalifikowanych maszynistów, co jest kluczowe dla zachowania ciągłości operacyjnej.

Spółka prowadzi sformalizowany i regularny dialog z przedstawicielami związków zawodowych. Opinie przedstawicieli są uwzględniane w zakresie planowanych zmian organizacyjnych, systemów wynagradzania oraz warunków pracy. Konsultacje te pozwalają na wczesne identyfikowanie potencjalnych napięć i mitygowanie ryzyka sporów zbiorowych lub strajków, które mogłyby zakłócić realizację modelu biznesowego. Dodatkowo, poprzez Procedurę

dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa, pracownicy mają zapewniony poufny kanał wpływania na poprawę kultury etycznej i bezpieczeństwa w organizacji.

[SBM-2 S2]

Osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości stanowią kolejną kluczową grupę interesariuszy, na którą model biznesowy „Kolei Małopolskich” sp. z o.o. wywiera istotny wpływ. Spółka identyfikuje tę grupę przede wszystkim jako pracowników podwykonawców (kierowców Małopolskich Linii Dostawowych) oraz personel serwisowy firm zewnętrznych. Interesy i prawa tych osób, w tym poszanowanie ich praw człowieka w zakresie godziwych warunków pracy, BHP oraz stabilności zatrudnienia, są uwzględniane w modelu biznesowym przede wszystkim poprzez systematyczny dialog operacyjny z podwykonawcami oraz stałe monitorowanie jakości świadczonych usług. Dodatkowo, opinie partnerów strategicznych i dostawców, zebrane w badaniu ankietowym w 2025 r., stanowiły pośredni wkład (waga 20%) do analizy podwójnej istotności, pozwalając na identyfikację kluczowych ryzyk i wpływów w łańcuchu wartości.

Model biznesowy Spółki opiera się na ścisłej współpracy z partnerami zewnętrznymi, co determinuje strategię ukierunkowaną na łagodzenie negatywnych wpływów w łańcuchu wartości poprzez:

- wpisywanie do umów z podwykonawcami konkretnych wymagań dotyczących standardów pracy w celu zapewnienia ochrony praw i dobrostanu personelu zewnętrznego,
- stosowanie sformalizowanych procedur oceny i weryfikacji kompetencji wykonawców w ramach systemu SMS, co pozwala kontrolować ryzyka dla bezpieczeństwa wynikające z działalności zleconej,
- stosowanie mechanizmu waloryzacji kontraktów w odpowiedzi na zmiany płacy minimalnej, co pozwala na łagodzenie ryzyka pogorszenia warunków płacowych u podwykonawców,
- realizację szkoleń dla kierowców podwykonawców, co sprzyja podnoszeniu standardów pracy i bezpieczeństwa w regionie.

Spółka zapewnia osobom wykonującym pracę w łańcuchu wartości dostęp do kanałów zgłaszania wątpliwości poprzez dedykowany formularz elektroniczny na stronie internetowej. Narzędzie to umożliwia identyfikację potencjalnych negatywnych wpływów na ich prawa i dobrostan, wpływając na ocenę skuteczności realizowanej strategii wobec partnerów biznesowych.

[SBM-2 S3]

Grupa ta obejmuje przede wszystkim mieszkańców województwa małopolskiego, a także – w związku z realizacją połączeń międzyregionalnych i transgranicznych – mieszkańców wybranych powiatów w województwach świętokrzyskim i podkarpackim oraz regionu Popradu na Słowacji, żyjących w sąsiedztwie obsługiwanych linii i tras. Interesy i prawa tych osób, w tym poszanowanie ich praw człowieka w zakresie powszechnego dostępu do mobilności, ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa, są uwzględniane w modelu biznesowym poprzez realizację zadań użyteczności publicznej. Ich opinie są identyfikowane poprzez systematyczne konsultacje z organizatorami transportu, udział w debatach publicznych oraz przeprowadzone na potrzeby niniejszego sprawozdania badanie ankietowe. Zidentyfikowane priorytety, tj. zwalczanie wykluczenia komunikacyjnego oraz mitygacja uciążliwości transportu, stały się fundamentem założeń Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031.

Model biznesowy Spółki odgrywa rolę w łagodzeniu negatywnych i wzmacnianiu pozytywnych wpływów na społeczności lokalne poprzez:

- rozwój sieci Małopolskich Linii Dostawczych (MLD), w celu poprawy dostępu mieszkańców regionów słabo skomunikowanych do rynku pracy i edukacji,
- stosowanie Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS), który poprzez dbałość o sprawność techniczną taboru ogranicza uciążliwość hałasu i drgań,
- realizację programów edukacyjnych dla dzieci i młodzieży (np. „Kolejowe ABC”) oraz szkoleń kadr z zakresu pierwszej pomocy i obrony cywilnej, co służy budowaniu kultury bezpieczeństwa.

Spółka zapewnia społecznościom lokalnym dostęp do kanałów zgłaszania wątpliwości oraz naruszeń (Procedura dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa), co pozwala na reagowanie na potencjalne negatywne wpływy operacji transportowych na otoczenie społeczne.

[SBM-2 S4]

Konsumenci i użytkownicy końcowi, rozumiani jako wszyscy pasażerowie korzystający z usług transportu kolejowego oraz Małopolskich Linii Dostawczych (MLD), stanowią kluczową grupę interesariuszy, na którą model biznesowy „Kolei Małopolskich” sp. z o.o. wywiera bezpośredni wpływ. Ich interesy i prawa, w tym poszanowanie praw człowieka w zakresie bezpieczeństwa osobistego, niedyskryminacji oraz ochrony danych osobowych, wpływają na strategię Spółki. Opinie pasażerów są identyfikowane poprzez systematyczne badania satysfakcji klienta, analizę wniosków i skarg oraz badanie ankietowe przeprowadzone w ramach analizy podwójnej istotności na potrzeby niniejszego raportu. Priorytety wskazane przez pasażerów, w szczególności przejrzystość informacji pasażerskiej, inkluzywność transportu oraz bezpieczeństwo, stały się fundamentem Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031.

Model biznesowy Spółki jako operatora użyteczności publicznej jest zaprojektowany tak, aby aktywnie łagodzić potencjalne negatywne wpływy na pasażerów i wzmacniać korzyści płynące z mobilności poprzez:

- stosowanie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz inwestycje w tabor spełniający najnowsze normy bezpieczeństwa, co bezpośrednio ogranicza ryzyko zdarzeń niebezpiecznych,
- dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej (m.in. standardy PRM, rampy), co zapewnia równy dostęp do usług transportowych,
- rozwój systemów informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym oraz transparentne udostępnianie danych operacyjnych w celu mitygowania ryzyk związanych z nieprzewidywalnością transportu.

Opinie pasażerów wpływają na ocenę i doskonalenie strategii Spółki. W raportowanym okresie Spółka korzystała również z zewnętrznych analiz jakościowych (np. badanie Zespołu Doradców Gospodarczych TOR), które dostarczyły wglądu w potrzeby pasażerów w zakresie dostępności transportowej. Mechanizmy reklamacyjne oraz Procedura dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa stanowią dla pasażerów kanały sygnalizowania negatywnych wpływów, co pozwala na bieżące korygowanie praktyk operacyjnych i dostosowywanie taboru oraz rozkładów jazdy do rzeczywistych oczekiwań użytkowników końcowych.

[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM

Na podstawie przeprowadzonej analizy podwójnej istotności, która uwzględnia interesy oraz opinie interesariuszy, oceniono wpływ „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. na zrównoważony rozwój, uwzględniając aspekty środowiskowe, społeczne i ładu korporacyjnego.

Analiza podwójnej istotności pozwoliła określić:

- rodzaj wpływu (pozytywny / negatywny, rzeczywisty / potencjalny),
- ryzyka i szanse,
- perspektywę czasową (krótko-, średnio- lub długoterminową),
- segment łańcucha wartości (kolejowy / autobusowy),
- element łańcucha wartości (operacje własne, w tym działalność wspierającą, wyższy szczebel łańcucha wartości, niższy szczebel łańcucha wartości).

Istotne wpływy zidentyfikowane przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w procesie analizy podwójnej istotności

Temat ESRS	Podtemat ESRS / Mniejsza jednostka tematyczna	Rzeczywisty lub potencjalny wpływ	Negatywny lub pozytywny wpływ	Miejsce występowania wpływu	Opis wpływu
E1: Zmiana klimatu	Łagodzenie zmiany klimatu	Rzeczywisty	Negatywny i pozytywny	Upstream Operacje własne Działalność wspierająca	Wpływ negatywny: Działalność Spółki wiąże się z emisją gazów cieplarnianych wynikającą z wykorzystania energii elektrycznej pochodzącej głównie ze źródeł konwencjonalnych na potrzeby realizacji przejazdów kolejowych. Dodatkowo emisje generowane są w ramach transportu autobusowego. Wpływ pozytywny: Spółka ogranicza emisję gazów cieplarnianych poprzez wykorzystywanie posiadanego oraz planowany dalszy rozwój taboru zelektryfikowanego, zastępującego jednostki spalinowe. Działania te uzupełnia posiadanie oraz stopniowa modernizacja floty pojazdów do standardów niskoemisyjnych (EURO 5 i EURO 6).
	Energia	Rzeczywisty	Pozytywny	Upstream Operacje własne	Wpływ pozytywny: Spółka zwiększa efektywność wykorzystania energii poprzez optymalizację obiegów taboru, w tym planowanie pracy w sposób maksymalizujący jego użycie i ograniczający postoje międzypociągowe. Działania te wspierane są przez rozwój pracy przewozowej oraz zagęszczanie taktu na liniach komunikacyjnych, co sprzyja bardziej efektywnemu wykorzystaniu zasobów.

					Jednocześnie organizacja ogranicza energochłonność i emisyjność działalności poprzez wykorzystywanie oraz planowany rozwój taboru zelektryfikowanego, a także posiadanie i modernizację floty pojazdów do standardów niskoemisyjnych (EURO 5 i EURO 6).
E2: Zanieczyszczenie	Zanieczyszczenie powietrza	Rzeczywisty	Pozytywny	Downstream	Wpływ pozytywny: Spółka przyczynia się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza poprzez wykorzystywanie oraz planowany rozwój taboru zelektryfikowanego, zastępującego jednostki spalinowe, a także posiadanie i modernizacja floty pojazdów do standardów niskoemisyjnych (EURO 5 i EURO 6).
E5: Gospodarka o obiegu zamkniętym	Zasoby wprowadzane, w tym wykorzystanie zasobów	Rzeczywisty			Wpływ negatywny: Organizacja generuje pośrednie wpływy związane z wykorzystaniem energii w transporcie kolejowym oraz zużyciem paliw w ramach realizacji przewozów autobusowych, co przekłada się na presję na zasoby naturalne.
S1: Własne zasoby pracownicze	Bezpieczeństwo zatrudnienia	Negatywny	Operacje własne		Wpływ pozytywny: Spółka zapewnia stabilne i bezpieczne warunki zatrudnienia poprzez stosowanie przejrzystych i bezpiecznych standardów pracy, które regulują zasady organizacji pracy oraz relacje pracownicze.
	Równowaga między życiem zawodowym a prywatnym	Rzeczywisty	Pozytywny	Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Spółka wspiera poprawę jakości życia oraz dobrostanu pracowników

					poprzez oferowanie systemu benefitów pozapłacowych.
	Bezpieczeństwo i higiena pracy	Rzeczywisty	Pozytywny	Operacje własne Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Spółka systematycznie ogranicza zagrożenia dla zdrowia i życia pracowników poprzez regularną aktualizację ocen ryzyka zawodowego na poszczególnych stanowiskach pracy, co umożliwia identyfikację i minimalizację potencjalnych zagrożeń. Dodatkowo organizacja zapewnia pracownikom dostęp do wody pitnej i mineralnej, wspierając podstawowe warunki bezpieczeństwa i higieny pracy.
	Równouprawnienie płci i równość wynagrodzeń za pracę o takiej samej wartości	Rzeczywisty	Pozytywny	Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Spółka zapewnia sprawiedliwe środowisko pracy oraz równe szanse awansu zawodowego, wspierając równe traktowanie pracowników w procesach zatrudnienia i rozwoju kariery.
S2: Osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości	Bezpieczeństwo zatrudnienia	Rzeczywisty	Pozytywny	Operacje własne Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Realizacja projektów inwestycyjnych przyczynia się do tworzenia nowych miejsc pracy, wspierając tym samym lokalny rynek pracy i zwiększając poziom zatrudnienia w regionie. Jednocześnie działalność organizacji wpływa na podnoszenie standardów pracy w otoczeniu regionalnym, stymulując rozwój dobrych praktyk w obszarze zatrudnienia i warunków pracy.

	Szkolenia i rozwój umiejętności	Rzeczywisty	Pozytywny	Upstream	Wpływ pozytywny: Działania organizacji obejmują podnoszenie kompetencji pracowników firm zewnętrznych w zakresie standardów obsługi pasażera, poprzez realizację szkoleń i działań rozwojowych ukierunkowanych na doskonalenie umiejętności zawodowych.
S3: Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	Rzeczywisty	Pozytywny	Operacje własne	Wpływ pozytywny: Działania organizacji koncentrują się na zwalczaniu wykluczenia komunikacyjnego poprzez rozwój siatki połączeń w regionach słabo skomunikowanych. Rozbudowa oferty przewozowej zwiększa dostępność transportu publicznego, wspierając mobilność mieszkańców oraz integrację obszarów o ograniczonym dostępie do usług transportowych.
	Prawa obywatelskie i polityczne społeczności	Rzeczywisty	Pozytywny	Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Działania organizacji obejmują zapewnienie dostępu do informacji oraz zwiększanie transparentności funkcjonowania poprzez udostępnianie jasnych i zrozumiałych danych.
S4: Konsumenci i użytkownicy końcowi	Dostęp do informacji (wysokiej jakości)	Rzeczywisty	Pozytywny	Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Rozwój systemu informacji pasażerskiej wspiera zapewnienie dostępu do wysokiej jakości informacji, poprzez udostępnianie aktualnych, rzetelnych i czytelnych danych dotyczących rozkładów jazdy oraz realizacji przewozów. Rozwiązanie to zwiększa przejrzystość i użyteczność informacji dla pasażerów, ułatwiając podejmowanie decyzji

					dotyczących podróży oraz planowanie przemieszczania się.
	Bezpieczeństwo osobiste	Potencjalny	Pozytywny	Upstream	Wpływ pozytywny: Wprowadzenie standardu GSR2 dla nowych autobusów przyczynia się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa pasażerów. Zastosowanie tych wymagań w nowo nabywanym taborze zwiększa ochronę użytkowników transportu oraz ogranicza ryzyko wystąpienia zdarzeń niebezpiecznych.
	Niedyskryminacja Dostęp do produktów i usług	Rzeczywisty	Pozytywny	Operacje własne	Wpływ pozytywny: Działania organizacji obejmują zapewnienie większej dostępności usług transportowych dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM), poprzez dostosowywanie infrastruktury oraz taboru do ich potrzeb. Podejmowane rozwiązania ułatwiają korzystanie z transportu publicznego, zwiększając jego inkluzywność i dostępność.
G1: Postępowanie w biznesie	Kultura korporacyjna	Rzeczywisty	Pozytywny	Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Działania organizacji obejmują prewencję nadużyć etycznych i środowiskowych. Podejście to sprzyja ograniczaniu ryzyka nieprawidłowości oraz wzmacnia odpowiedzialne prowadzenie działalności.
	Ochrona sygnalistów	Rzeczywisty	Pozytywny	Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Działania organizacji obejmują zapewnienie bezpiecznego dostępu do środków odwoławczych oraz ochronę interesu

					publicznego i prywatnego poprzez funkcjonowanie odpowiednich procedur zgłaszania i rozpatrywania nieprawidłowości.
	Zaangażowanie polityczne i działalność lobbingowa	Rzeczywisty	Pozytywny	Downstream	Wpływ pozytywny: Działania organizacji obejmują wpływ na kształtowanie strategii transportowej regionu oraz rozwój kolei poprzez udział w procesach planistycznych i konsultacyjnych.
	Zarządzanie relacjami z dostawcami, w tym praktyki płatnicze	Rzeczywisty	Pozytywny	Działalność wspierająca	Wpływ pozytywny: Działania organizacji obejmują zapewnienie stabilności i bezpieczeństwa prawnego dostawców poprzez stosowanie przejrzystych zapisów umownych.

Istotne ryzyka i szanse zidentyfikowane przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w procesie analizy podwójnej istotności

Temat ESRS	Podtemat ESRS / Mniejsza jednostka tematyczna	Kategoria	Perspektywa czasowa	Miejsce występowania ryzyka/szansy	Opis ryzyka/szansy
E1: Zmiana klimatu	Przystosowanie się do zmiany klimatu	Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Operacje własne	Ograniczenie zasięgu pojazdów skutkujące koniecznością zwiększenia liczby jednostek do realizacji zadań przewozowych.
	Łagodzenie zmiany klimatu	Szansa	Średnioterminowa (do 5 lat)	Działalność wspierająca	Możliwość uzyskania preferencyjnych warunków kredytowych.
	Energia	Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Upstream	Niestabilność rynku energetycznego w Europie wpływająca na wysokie ceny energii czynnej oraz wysokie marże dostawców energii trakcyjnej.
		Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Upstream	Konieczność budowy infrastruktury energetycznej, w tym infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.
		Szansa	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Upstream	Możliwość zakupu nowych pojazdów zeroemisyjnych przy wykorzystaniu środków UE lub innych źródeł zewnętrznych.
		Szansa	Średnioterminowa (do 5 lat)	Downstream	Budowa bocznicy w Oświęcimiu jako szansa na zwiększenie elastyczności obiegów w kontekście bieżącego utrzymania taboru.

S1: Własne zasoby pracownicze	Dialog społeczny	Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Działalność wspierająca	Ryzyko strajków i sporów zbiorowych, które mogą całkowicie sparaliżować firmę na wiele dni.
	Szkolenia i rozwój umiejętności	Ryzyko	Średnioterminowa (do 5 lat)	Upstream	Brak ciągłości operacyjnej wynikający z trudności w pozyskiwaniu wykwalifikowanych pracowników.
	Różnorodność	Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Upstream	Ryzyko utraty ciągłości operacyjnej z powodu masowych odejść na emeryturę (szczególnie maszynistów i mechaników) – luka pokoleniowa.
S2: Osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości	Adekwatna płaca	Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Upstream	Wzrost kosztów pracy u podwykonawców, w tym wynikający ze zmian płacy minimalnej, przekładający się na konieczność waloryzacji kontraktów.
	Dialog społeczny	Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Upstream	Ryzyko strajków i sporów zbiorowych, które mogą wpłynąć na ciągłość działania.
S3: Dotknięte społeczności	Prawa gospodarcze, społeczne i kulturalne społeczności	Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Działalność wspierająca	Zmiany legislacyjne.
		Szansa	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Upstream	Tworzenie nowych miejsc pracy w regionie.

S4: Konsumenci i użytkownicy końcowi	Bezpieczeństwo osoby	Ryzyko	Średnioterminowa (do 5 lat)	Działalność wspierająca	Bezpieczeństwo przewozów kolejowych i autobusowych (procedury odprawy, dbałość o tabor, odpowiednia informacja pasażerska)
	Dostęp do produktów i usług	Ryzyko	Średnioterminowa (do 5 lat)	Downstream	Sposób wyboru linii obsługiwanych taborom zeroemisyjnym na obszarze Małopolski.
G1: Postępowanie w biznesie	Kultura korporacyjna	Szansa	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Działalność wspierająca	Wiarygodność w ratingach ESG i ocenie instytucji finansowych.
	Zaangażowanie polityczne i działalność lobbingowa	Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Działalność wspierająca	Ryzyko postrzegania spółki jako narzędzia politycznego ze względu na strukturę właścicielską.
		Ryzyko	Długoterminowa (pow. 5 lat)	Działalność wspierająca	Zmiana priorytetów politycznych uderzająca w finansowanie i ciągłość operacyjną spółki.
	Inne - Transparentność i etyka w procesach zakupowych i przetargowych	Ryzyko	Średnioterminowa (do 5 lat)	Działalność wspierająca	Brak procedur kontroli wewnętrznej.

W okresie sprawozdawczym „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie odnotowały bieżących skutków istotnych ryzyk i szans związanych ze zrównoważonym rozwojem, które miałyby bezpośredni, negatywny wpływ na obecną sytuację finansową.

Spółka skorzystała z prawa do pominięcia ujawnienia przewidywanych skutków finansowych istotnych ryzyk wraz z ich szacunkiem monetarnym, zgodnie z przepisami przejściowymi zawartymi w Dodatku C do ESRS 1 (pierwsze trzy lata raportowania).

W odniesieniu do ESRS E1 Zmiana klimatu, model biznesowy Spółki oceniono jako odporny dzięki zastosowaniu wyłącznie taboru zelektryfikowanego oraz modernizacji floty autobusowej do standardów EURO 5 i EURO 6. Ryzyka związane z niestabilnością rynku energii oraz technicznymi ograniczeniami zasięgu pojazdów w perspektywie długoterminowej są mitygowane poprzez planowane inwestycje w infrastrukturę (budowa bocznicy w Oświęcimiu, infrastruktura ładowania) oraz aktywne pozyskiwanie środków zewnętrznych i unijnych na zakup pojazdów zeroemisyjnych.

W odniesieniu do ESRS E2 Zanieczyszczenie, Spółka wykazuje wysoką odporność poprzez zastępowanie jednostek spalinowych flotą nisko- i zeroemisyjną, co realnie ogranicza emisję zanieczyszczeń do powietrza. W obszarze ESRS E5 Gospodarka o obiegu zamkniętym, odporność modelu budowana jest poprzez zarządzanie procesem gospodarki odpadami, co pozwala na systematyczną maksymalizację efektywności wykorzystania zasobów.

W obszarze ESRS S1 Własne zasoby pracownicze, model biznesowy jest odporny dzięki zapewnianiu stabilnych warunków zatrudnienia, systematycznej aktualizacji ocen ryzyka zawodowego oraz oferowaniu benefitów wspierających dobrostan pracowników. Ryzyka związane z luką pokoleniową, brakiem wykwalifikowanej kadry oraz potencjalnymi sporami zbiorowymi są mitygowane poprzez inwestycje w rozwój umiejętności oraz utrzymywanie przejrzystych standardów pracy. Analogicznie, w obszarze ESRS S2 Osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości, odporność budowana jest poprzez podnoszenie kompetencji pracowników firm zewnętrznych oraz stymulowanie dobrych praktyk zatrudnienia w regionie.

W odniesieniu do ESRS S3 Dotknięte społeczności oraz ESRS S4 Konsumenci i użytkownicy końcowi, model biznesowy „Kolei Małopolskich” opiera się na zwalczaniu wykluczenia komunikacyjnego i zapewnianiu inkluzywności (PRM). Odporność na ryzyka operacyjne i bezpieczeństwa jest wzmacniana poprzez stosowanie standardów bezpieczeństwa oraz rozwój systemów wysokiej jakości informacji pasażerskiej, co buduje zaufanie i lojalność użytkowników.

W obszarze ESRS G1 Postępowanie w biznesie, odporność modelu biznesowego jest wspierana przez funkcjonujące procedury ochrony sygnalistów oraz prewencję nadużyć etycznych. Ryzyka związane z postrzeganiem Spółki przez pryzmat struktury właścicielskiej oraz potencjalny brak sformalizowanych procedur kontroli wewnętrznej są adresowane poprzez dążenie do wysokiej transparentności procesów zakupowych.

Z uwagi na to, że ocena podwójnej istotności została przeprowadzona po raz pierwszy, Spółka traktuje ten proces jako punkt wyjścia do dalszego doskonalenia systemowego podejścia do zrównoważonego rozwoju. Proces ten będzie regularnie aktualizowany w odpowiedzi na zmiany rynkowe, legislacyjne oraz oczekiwania interesariuszy. Podczas analizy nie zidentyfikowano istotnych wpływów, ryzyk i szans wymagających przedstawienia dodatkowych ujawnień specyficznych dla własnej działalności.

[IRO-1] OPIS PROCESÓW SŁUŻĄCYCH DO IDENTYFIKACJI I OCENY ISTOTNYCH WPŁYWÓW, RYZYK I SZANS

W 2025 roku „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. przeprowadziła proces badania podwójnej istotności zgodnie z wymogami dyrektywy CSRD oraz standardów ESRS. Proces został zrealizowany przy wsparciu zewnętrznej firmy doradczej i objął operacje własne oraz łańcuch wartości Spółki. Identyfikacja profilu sektorowego, oparta na klasyfikacji EFRAG (SEC 1), pozwoliła na przypisanie Spółki do Makrosektora Transport oraz dwóch sektorów działalności: Inne Środki Transportu (TOT – przewozy kolejowe) oraz Transport drogowy (TRT – przewozy autobusowe). W wyniku przeprowadzonej analizy zidentyfikowano 33 istotne tematy zrównoważonego rozwoju.

Specyfika procesów identyfikacji dla standardów tematycznych

W ramach ogólnego badania istotności Spółka zastosowała specyficzne podejście analityczne wymagane przez poszczególne standardy tematyczne:

[IRO-1 E1]

Analiza scenariuszowa i odporność na zmiany klimatu

W ramach standardu ESRS E1 Zmiana klimatu oraz na potrzeby wymogów Taksonomii UE, Spółka przeprowadziła analizę ryzyk fizycznych w oparciu o scenariusze klimatyczne IPCC. Analizę oparto na najgorszym scenariuszu wysokiej emisji RCP 8.5, zakładającym wzrost średniej temperatury globalnej o ok. 4,5°C do 2100 roku. Wybór tego wariantu pozwolił na ocenę odporności aktywów Spółki w warunkach ekstremalnych w horyzontach czasowych 2021–2030 oraz 2041–2050. W wyniku przeprowadzonej analizy scenariuszowej nie zidentyfikowano obecnie działalności ani aktywów Spółki narażonych na istotne fizyczne ryzyko klimatyczne, co potwierdza wysoką odporność operacyjną organizacji w perspektywie krótko- i długoterminowej.

[IRO-1 E2]

Spółka dokonała przeglądu swoich lokalizacji i swojej działalności gospodarczej w celu identyfikacji istotnych wpływów związanych z zanieczyszczeniem. Grupa nie prowadziła bezpośrednich konsultacji z dotkniętymi społecznościami lokalnymi podczas tej analizy.

[IRO-1 E5]

Spółka dokonała przeglądu swoich lokalizacji i swojej działalności gospodarczej w celu identyfikacji istotnych wpływów związanych z wykorzystaniem zasobów i gospodarką o obiegu zamkniętym. Grupa nie prowadziła bezpośrednich konsultacji z dotkniętymi społecznościami lokalnymi podczas tej analizy.

[IRO-1 G1]

W procesie identyfikacji istotnych wpływów, ryzyk i szans w odniesieniu do postępowania w biznesie Spółka zastosowała następujące kryteria:

- wielkość organizacji,
- strukturę organizacyjną,
- sektor działalności,
- obszar prowadzenia działalności,
- obecność i jakość wewnętrznych dokumentów, polityk i procedur,
- relacje z podmiotami zewnętrznymi.

Metodyka oceny istotności wpływu

Ocena istotności wpływu opierała się na wielokryterialnej analizie, w której końcowy wynik stanowił sumę ważoną czterech komponentów: oceny własnej Spółki (50%), opinii interesariuszy (20%), analizy podmiotów referencyjnych (20%) oraz analizy ratingów ESG (10%). Temat uznawano za istotny, jeżeli suma ocen z tych etapów wyniosła minimum 50%.

W ramach komponentu oceny własnej (waga 50%), dyrektorzy merytoryczni dokonali technicznej oceny dotkliwości każdego wpływu zgodnie z kryteriami ESRS 1. Zastosowano 4-stopniową skalę dla następujących parametrów:

- Skala: siła i intensywność oddziaływania na ludzi lub środowisko.
- Zakres: zasięg geograficzny oraz liczebność dotkniętych grup interesariuszy.
- Nieodwracalność: możliwość i koszt przywrócenia stanu pierwotnego (stosowane wyłącznie dla wpływów negatywnych).
- Prawdopodobieństwo: uwzględniane dodatkowo dla wpływów o charakterze potencjalnym.

Analiza podmiotów referencyjnych objęła grupę 15 przedsiębiorstw o profilu zbliżonym do hybrydowego modelu Spółki (10 operatorów kolejowych i 5 autobusowych). Temat uznawano za istotny rynkowo, jeśli wskazało go minimum 50% podmiotów w segmencie kolejowym lub 60% w segmencie autobusowym. Równolegle przeprowadzono analizę wiodących modeli ratingowych (Sustainalytics, MSCI, SASB), identyfikując czynniki uznawane za krytyczne dla stabilności przewoźników. Podtemat uznawano za istotny rynkowo, jeżeli został wskazany jako kluczowy w minimum dwóch z trzech modeli ratingowych.

Kluczowym elementem oceny wpływu było badanie ankietowe wśród interesariuszy. Zastosowano zaawansowaną segmentację ankiety, kierując do poszczególnych grup zestawu pytań dostosowane do ich relacji ze Spółką. Za istotne w opinii interesariuszy uznano tematy, które uzyskały minimum 50% wskazań na poziomie silnego lub bardzo silnego wpływu.

Metodyka oceny istotności finansowej

Perspektywa finansowa objęła identyfikację ryzyk i szans w oparciu o parametry prawdopodobieństwa wystąpienia oraz skali potencjalnego skutku finansowego dla Spółki. Ryzyka i szanse zostały wstępnie ocenione przez dyrektorów merytorycznych oraz Pełnomocników Zarządu ds. zrównoważonego rozwoju, a następnie poddane walidacji przez Zarząd Spółki. W raportowanym okresie 2025 proces identyfikacji i oceny ryzyk oraz szans ESG był prowadzony jako odrębny proces analityczny. Obecnie Spółka nie posiada jednego, sformalizowanego i zintegrowanego systemu zarządzania ryzykiem korporacyjnym, w którym ryzyka ESG byłyby ujęte w ramach wspólnej hierarchii z innymi ryzykami operacyjnymi. Integracja procesów zarządzania ryzykami ESG z ogólnym systemem zarządzania ryzykiem w organizacji została zidentyfikowana jako kluczowy obszar rozwoju. Na obecnym etapie nadzór nad ryzykami ESG sprawowany jest bezpośrednio przez Zarząd w oparciu o wyniki przeprowadzonego badania podwójnej istotności. Jednocześnie wyniki oceny szans są integrowane z ogólnym procesem zarządzania poprzez ich bezpośrednie włączenie do Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031. Pozwala to na systemowe uwzględnienie potencjału dekarbonizacji taboru oraz pozyskiwania zielonego finansowania w planowaniu strategicznym jednostki.

Zasada podwójnej istotności i zatwierdzenie wyników

Temat uznawano za istotny z perspektywy podwójnej istotności, jeżeli spełniał kryteria istotności wpływu lub istotności finansowej. Finalna lista 33 tematów istotnych, odzwierciedlająca specyfikę dualizmu taborowego Spółki (kolej i autobusy), została zatwierdzona przez Zarząd w dniu 28 kwietnia 2026 r. Proces ten stanowi fundament dla Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031 oraz sporządzenia niniejszego sprawozdania i będzie podlegał corocznej aktualizacji w odpowiedzi na zmiany rynkowe. Kolejny przegląd istotności zaplanowano na czwarty kwartał 2026 roku w ramach przygotowań do kolejnego cyklu sprawozdawczego.

Spółka nie zidentyfikowała na tym etapie potrzeb ujawniania kwestii specyficznych dla jednostki, które wykraczałyby poza ramy tematyczne ESRS.

[IRO-2] WYMOGI DOTYCZĄCE UJAWNIANIA INFORMACJI W RAMACH ESRS OBJĘTE OŚWIADCZENIEM JEDNOSTKI DOTYCZĄCYM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Nr ujawnienia	Nazwa ujawnienia	Strona
ESRS 2 Ogólne ujawnienie informacji		
BP-1	Ogólna podstawa sporządzenia oświadczeń dotyczących zrównoważonego rozwoju	4
BP-2	Ujawnianie informacji w odniesieniu do szczególnych okoliczności	4
GOV-1	Rola organów administrujących, zarządzających i nadzorczych	5
GOV-2	Informacje przekazywane organom administrującym, zarządzającym i nadzorczym jednostki oraz podejmowane przez nie kwestie związane ze zrównoważonym rozwojem	7
GOV-3	Uwzględnianie wyników związanych ze zrównoważonym rozwojem w systemach zachęt	7
GOV-4	Oświadczenie dotyczące należytej staranności	8
GOV-5	Zarządzanie ryzykiem i kontrole wewnętrzne nad sprawozdawczością w zakresie zrównoważonego rozwoju	8
SBM-1	Strategia, model biznesowy i łańcuch wartości	9
SBM-2	Interesy i opinie zainteresowanych stron	17
SBM-3	Istotne wpływy, ryzyka i szanse oraz ich wzajemne związki ze strategią i z modelem biznesowym	20
IRO-1	Opis procesów służących do identyfikacji i oceny istotnych wpływów, ryzyk i szans	29
IRO-2	Wymogi dotyczące ujawniania informacji w ramach ESRS objęte oświadczeniem jednostki dotyczącym zrównoważonego rozwoju	31
ESRS E1 Zmiana klimatu		
E1-1	Plan przejścia na potrzeby łagodzenia zmiany klimatu	58
E1-2	Polityki związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	58
E1-3	Działania i zasoby w odniesieniu do polityki klimatycznej	59
E1-4	Cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej	59
E1-5	Zużycie energii i koszyk energetyczny	59
E1-6	Emisje gazów cieplarnianych zakresów 1, 2 i 3 brutto oraz całkowite emisje gazów cieplarnianych	61
ESRS E2 Zanieczyszczenie		
E2-1	Polityki związane z zanieczyszczeniem	63
E2-2	Działania i zasoby związane z zanieczyszczeniem	63
E2-3	Cele związane z zanieczyszczeniem	64

E2-4	Zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby	65
E2-5	Substancje potencjalnie niebezpieczne i substancje wzbudzające szczególnie duże obawy	65
E2-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z zanieczyszczeniem	66
E5-1	Polityki związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	66
E5-2	Działania i zasoby związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	66
E5-3	Cele związane z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	67
E5-4	Zasoby wprowadzane	67
E5-5	Zasoby odprowadzane	68
E5-6	Przewidywane skutki finansowe wynikające z ryzyk i szans związanych z wykorzystaniem zasobów oraz gospodarką o obiegu zamkniętym	69
S1-1	Polityki związane z własnymi zasobami pracowniczymi	70
S1-2	Procedury współpracy z własnymi zasobami pracowniczymi i przedstawicielami pracowników w kwestiach wpływów	73
S1-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez własne zasoby pracownicze	74
S1-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na własne zasoby pracownicze oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystaniu istotnych szans związanych z własnymi zasobami pracowniczymi oraz skuteczności tych działań	75
S1-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i istotnymi szansami	77
S1-6	Charakterystyka pracowników jednostki	79
S1-8	Zakres rokowań zbiorowych i dialogu społecznego	80
S1-9	Mierniki różnorodności	80
S1-10	Adekwatna płaca	81
S1-11	Ochrona socjalna	81
S1-13	Mierniki dotyczące szkoleń i rozwoju umiejętności	82
S1-14	Mierniki bezpieczeństwa i higieny pracy	82
S1-15	Mierniki równowagi między życiem zawodowym a prywatnym	83
S2-1	Polityki związane z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości	85

S2-2	Procesy współpracy z osobami wykonującym pracę w łańcuchu wartości w zakresie wpływów	85
S2-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości	85
S2-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości oraz skuteczność tych działań	86
S2-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i istotnymi szansami	87
S3-1	Polityki związane z dotkniętymi społecznościami	88
S3-2	Procesy współpracy w zakresie wpływów z dotkniętymi społecznościami	88
S3-3	Procesy naprawy skutków negatywnych wpływów i kanały zgłaszania wątpliwości przez dotknięte społeczności	89
S3-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na dotknięte społeczności oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z tymi społecznościami oraz skuteczność tych działań	89
S3-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i szansami	91
S4-1	Polityki związane z konsumentami i użytkownikami końcowymi	92
S4-2	Procesy współpracy w zakresie wpływów z konsumentami i użytkownikami końcowymi	95
S4-4	Podejmowanie działań dotyczących istotnych wpływów na konsumentów i użytkowników końcowych oraz stosowanie podejść służących zarządzaniu istotnymi ryzykami i wykorzystywaniu istotnych szans związanych z konsumentami i użytkownikami końcowymi oraz skuteczność tych działań	98
S4-5	Cele dotyczące zarządzania istotnymi negatywnymi wpływami, zwiększania pozytywnych wpływów i zarządzania istotnymi ryzykami i istotnymi szansami	100
ESRS G1 Postępowanie w biznesie		
G1-1	Polityki postępowania w biznesie i kultura korporacyjna	101

G1-2	Zarządzanie relacjami z dostawcami	103
G1-3	Zapobieganie korupcji i przekupstwu oraz ich wykrywanie	104
G1-4	Incydenty korupcji lub przekupstwa	105
G1-5	Wpływ polityczny i działalność lobbingowa	105
G1-6	Praktyki płatnicze	106



ROZDZIAŁ E: ŚRODOWISKO

Niniejszy rozdział przedstawia podejście Spółki "Koleje Małopolskie" sp. z o.o. do zarządzania kwestiami środowiskowymi, ze szczególnym uwzględnieniem zmiany klimatu, zanieczyszczeń powietrza oraz gospodarki o obiegu zamkniętym. Rok 2025 jest dla Spółki rokiem bazowym w zakresie pełnej inwentaryzacji danych zgodnie ze standardami ESRS.

Taksonomia

1. Status obowiązku ujawnienia i zakres raportowania

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie jest zobowiązana do sporządzania za rok obrotowy 2025 sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju. Wynika to z odroczenia terminu objęcia obowiązkiem sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju jednostek zaliczanych do tzw. drugiej fali, wprowadzonego dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/794 (tzw. dyrektywa „stop-the-clock”) i wdrożonego do prawa krajowego ustawą z dnia 9 lipca 2025 r. zmieniającą ustawę o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1020), która weszła w życie 12 sierpnia 2025 r. Ponieważ obowiązek ujawniania informacji na podstawie art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje („Taksonomia UE”) jest powiązany z obowiązkiem sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju, Spółka nie jest za rok obrotowy 2025 zobowiązana również do ujawnień taksonomicznych. Powyższe nie stanowi zwolnienia podmiotowego – obowiązki sprawozdawcze zostały wobec Spółki odroczone. Niniejsze ujawnienie ma zatem charakter w pełni dobrowolny.

Spółka zdecydowała się na dobrowolne przedstawienie informacji taksonomicznych. Celem ujawnienia jest przedstawienie udziału działalności kwalifikującej się do systematyki oraz zgodnej z systematyką w kluczowych wskaźnikach wyników Spółki, ustalonego według kryteriów Taksonomii UE, z uwzględnieniem zmian wprowadzonych Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2026/73.

Niniejsze ujawnienie obejmuje wyłącznie „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. Spółka nie sporządza skonsolidowanego sprawozdania finansowego. Zakres ujawnienia odpowiada zakresowi jednostkowego sprawozdania finansowego Spółki za rok obrotowy 2025.

Ujawnienie obejmuje okres od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. Dane porównawcze za okresy wcześniejsze nie są prezentowane z uwagi na to, że niniejszy raport stanowi pierwsze dobrowolne ujawnienie taksonomiczne Spółki.

Zgodnie z art. 8 Taksonomii UE przedsiębiorstwa niefinansowe zobowiązane są do ujawniania udziału procentowego:

- obrotu,
- nakładów inwestycyjnych (CapEx),
- wydatków operacyjnych (OpEx),

związanych z działalnością kwalifikującą się do systematyki oraz zgodną z systematyką.

Model biznesowy „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. opiera się na realizacji usług użyteczności publicznej poprzez świadczenie powierzonych przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego usług przewozowych w transporcie kolejowym oraz autobusowym. Usługi te realizowane są z wykorzystaniem taboru stanowiącego środki trwałe Spółki oraz dzierżawionego od Organizatora. Nakłady inwestycyjne poniesione w roku obrotowym 2025 dotyczyły przede wszystkim taboru oraz infrastruktury technicznej i wynikały z priorytetów Spółki w zakresie podniesienia bezpieczeństwa przewozów. Realizacja zadań inwestycyjnych oraz zakupów inwestycyjnych wynikała z założeń określonych w Planie Rzeczowo-Finansowym Spółki na lata 2025–2027. Spółka nie przyjęła planu dotyczącego nakładów inwestycyjnych w rozumieniu sekcji 1.1.2.2 Załącznika I do Rozporządzenia 2021/2178 i nie raportuje zgodności w oparciu o taki plan.

Ocena przedstawiona w niniejszym rozdziale została przeprowadzona wyłącznie według kryteriów i metodyki określonych w przepisach Taksonomii UE i dotyczy kwalifikowalności oraz zgodności działalności gospodarczej z systematyką w rozumieniu tej regulacji.

2. Ramy prawne i definicje

Taksonomia UE wprowadziła system klasyfikacji działalności na rzecz zrównoważonego rozwoju, którego celem jest zwiększenie przejrzystości i porównywalności rynku oraz wsparcie inwestorów w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych. Ujawnienia taksonomiczne mają na celu pokazanie jaka część procentowa obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx) i wydatków operacyjnych (OpEx) przedsiębiorstwa jest związana z działalnością kwalifikującą się do systematyki oraz działalnością zgodną z systematyką w rozumieniu regulacji.

Zgodnie z przepisami Taksonomii UE działalność przedsiębiorstwa może być przypisana do jednej z trzech kategorii:

- Działalność zrównoważona środowiskowo, czyli działalność, która spełnia cztery poniższe warunki:
 - wnosi istotny wkład w realizację co najmniej jednego z sześciu celów środowiskowych,
 - nie wyrządza poważnych szkód dla żadnego z pozostałych celów środowiskowych,
 - jest prowadzona zgodnie z Minimalnymi Gwarancjami,

- oraz spełnia Techniczne Kryteria Kwalifikacji, które zostały ustanowione przez Komisję Europejską w odpowiednich aktach delegowanych.
- Działalność kwalifikująca się do systematyki, czyli działalność opisana w aktach delegowanych ustanawiających Techniczne Kryteria Kwalifikacji, która podlega dalszej ocenie pod kątem spełnienia warunków uznania jej za działalność zrównoważoną środowiskowo.
- Działalność niekwalifikująca się do systematyki oznacza dowolną działalność gospodarczą, której nie opisano w aktach delegowanych dotyczących Technicznym Kryteriów Kwalifikacji.

Taksonomia UE wprowadza 6 celów środowiskowych, które są następnie transponowane na Techniczne Kryteria Kwalifikacji, co służy ocenie czy dana działalność może być uznana jako zrównoważona środowiskowo:

- Łagodzenie zmian klimatu,
- Adaptacja do zmian klimatu,
- Zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,
- Przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym,
- Zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrola,
- Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

Techniczne Kryteria Kwalifikacji [dalej jako: „TKK”] to szczegółowe kryteria, które pozwalają na stwierdzenie czy dana działalność wnosi istotny wkład w realizację co najmniej jednego z sześciu celów środowiskowych i nie wyrządza poważnych szkód pozostałym. TKK zostały zawarte w dwóch aktach delegowanych Komisji Europejskiej. Akty delegowane przywoływane są w brzmieniu obowiązującym na dzień sporządzenia niniejszego raportu, z uwzględnieniem późniejszych zmian.

- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu [*climate change mitigation*, dalej jako: „CCM”] lub w adaptację do zmian klimatu [*climate change adaptation*, dalej jako: „CCA”], a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych [*do no significant harm*, dalej jako: „DNSH”] (Dz.U. L 442 z 9.12.2021, s. 1–349) [dalej jako: „Rozporządzenie 2021/2139”] (z późn. zm.).
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2486 z dnia 27 czerwca 2023 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich

dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w zrównoważone wykorzystywanie i ochronę zasobów wodnych i morskich [*sustainable use and protection of water and marine resources*, dalej jako: „WTR”], w przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym [*transition to a circular economy*, dalej jako: „CE”], w zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrolę [*pollution prevention and control*, dalej jako: „PPC”] lub w ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów [*protection and restoration of biodiversity and ecosystems*, dalej jako: „BIO”], a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem któregośkolwiek z innych celów środowiskowych, i zmieniające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/2178 w odniesieniu do publicznego ujawniania szczególnych informacji w odniesieniu do tych rodzajów działalności gospodarczej (Dz.U. L, 2023/2486, 21.11.2023), [dalej jako: „Rozporządzenie 2023/2486”] (z późn. zm.).

Działalność spełnia wymogi Minimalnych Gwarancji [dalej jako: „MG”], jeżeli realizujące ją przedsiębiorstwo przestrzega Wytycznych OECD dla Przedsiębiorstw Wielonarodowych oraz Wytycznych ONZ dotyczących Biznesu i Praw Człowieka, w tym zasad i praw określonych w ośmiu podstawowych konwencjach wskazanych w Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy oraz zasad i praw określonych w Międzynarodowej Karcie Praw Człowieka. Powyższy zakres wynika bezpośrednio z art. 18 Rozporządzenia 2020/852. Wyliczenie obszarów należytej staranności (prawa człowieka, zatrudnienie i stosunki pracownicze, środowisko, zwalczanie korupcji i wymuszania, interesy konsumenta, nauka i technologia, konkurencja, opodatkowanie) ma źródło w Wytycznych OECD dla Przedsiębiorstw Wielonarodowych, a nie w art. 18 Taksonomii UE, i przywoływane jest wyłącznie pomocniczo.

Każde przedsiębiorstwo podlegające obowiązkom wynikającym z Taksonomii UE ma obowiązek ujawniania trzech kluczowych wskaźników zgodnie z art. 8 Taksonomii oraz Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/2178 określającym treść, metodologię i format ujawnień (dalej jako: „Rozporządzenie 2021/2178”) udziału procentowego obrotu, nakładów inwestycyjnych (CapEx), wydatków operacyjnych (OpEx), odpowiadających aktywom lub procesom związanym z działalnością gospodarczą, która może zostać uznana za zrównoważoną środowiskowo.

3. Metodologia identyfikacji działalności kwalifikujących się do Taksonomii

Proces identyfikacji działalności kwalifikujących się do systematyki został przeprowadzony w oparciu o analizę zakresu działalności Kolei Małopolskich sp. z o.o. oraz porównanie jej z katalogiem działalności określonych w aktach delegowanych do Taksonomii UE, w szczególności w Rozporządzeniu 2021/2139 oraz Rozporządzeniu 2023/2486.

Mapowanie działalności zostało przeprowadzone w następujących etapach:

- Analiza modelu biznesowego Spółki, w tym:
 - zakresu świadczonych usług przewozowych w transporcie kolejowym oraz autobusowym,
 - charakteru infrastruktury technicznej wykorzystywanej do realizacji usług, w tym zaplecza technicznego oraz infrastruktury ładowania,
 - struktury przychodów oraz głównych kategorii nakładów inwestycyjnych, w szczególności związanych z taborami kolejowymi i autobusowymi, infrastrukturą oraz instalacjami odnawialnych źródeł energii.
- Analiza opisowa polegająca na porównaniu rzeczywistej działalności operacyjnej Spółki z opisami działalności zawartymi w załącznikach do wspomnianych rozporządzeń.
- Weryfikacja pomocnicza w oparciu o klasyfikację statystyczną NACE, przy czym klasyfikacja NACE miała charakter pomocniczy i nie była jedyną podstawą przypisania działalności do sekcji Taksonomii UE.

Źródłami danych wykorzystanych w procesie identyfikacji były w szczególności:

- sprawozdanie finansowe Spółki za rok 2025,
- ewidencja środków trwałych (w tym taboru kolejowego i autobusowego),
- wewnętrzne rejestry nakładów inwestycyjnych,
- dokumentacja projektów inwestycyjnych związanych z infrastrukturą ładowania oraz instalacjami odnawialnych źródeł energii.
- rachunek zysków i strat oraz ewidencja przychodów ze sprzedaży za rok obrotowy 2025, w podziale na konta analityczne,
- zestawienie przychodów w podziale na segmenty działalności przewozowej (transport kolejowy, transport autobusowy),
- dane zarządcze umożliwiające przypisanie przychodów do poszczególnych działalności kwalifikujących się do systematyki.

Ocena kwalifikowalności objęła całość działalności operacyjnej Spółki. Spółka nie skorzystała z odstępstwa przewidzianego w art. 2 ust. 1a–1c Rozporządzenia 2021/2178 i nie wyłączyła z oceny żadnej części prowadzonej działalności. W szczególności przewozy autobusowe realizowane na zasadach komercyjnych, krajowe i zagraniczne, zostały objęte oceną w ramach działalności 6.3. Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski – stanowią one drogowy transport pasażerski mieszczący się w zakresie NACE 49.31 i 49.39, tożsamym z zakresem pozostałej działalności autobusowej Spółki, a zatem nie są odrębną działalnością gospodarczą, do której próg istotności mógłby być stosowany samodzielnie.

W wyniku przeprowadzonej analizy zidentyfikowano następujące działalności kwalifikujące się do systematyki:

- 6.1. *Międzymiastowy pasażerski transport kolejowy* (sekcja 6 „Transport”, cel środowiskowy: łagodzenie zmian klimatu: CCM)
- 6.3. *Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski* (sekcja 6 „Transport”, cel środowiskowy: łagodzenie zmian klimatu: CCM)
- 7.4. *Montaż, konserwacja i naprawa stacji ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach (i na parkingach przy budynkach)* (sekcja 7 „Budownictwo i nieruchomości”, cel środowiskowy: łagodzenie zmian klimatu: CCM)
- 7.6. *Montaż, konserwacja i naprawa systemów technologii energii odnawialnej* (sekcja 7 „Budownictwo i nieruchomości”, cel środowiskowy: łagodzenie zmian klimatu: CCM)

Pozostałe rodzaje działalności prowadzone przez Spółkę, które nie zostały wymienione w aktach delegowanych ustanawiających Techniczne Kryteria Kwalifikacji, zostały zakwalifikowane jako działalności niekwalifikujące się do systematyki.

Identyfikacja działalności jako kwalifikującej się do systematyki nie oznacza automatycznie, że dana działalność spełnia warunki uznania jej za działalność zrównoważoną środowiskowo. Ocena zgodności z Technicznymi Kryteriami Kwalifikacji, zasadą DNSH oraz Minimalnymi Gwarancjami została przeprowadzona w odrębnym etapie analizy.

4. Proces i metodologia oceny zgodności z Taksonomią

Po zidentyfikowaniu działalności kwalifikujących się do systematyki Spółka przeprowadziła ocenę ich zgodności z warunkami uznania działalności za zrównoważoną środowiskowo.

Ocena zgodności obejmowała trzy elementy:

- spełnienie Technicznych Kryteriów Kwalifikacji w zakresie istotnego wkładu w realizację celu środowiskowego,
- spełnienie zasady nieczynienia poważnych szkód wobec pozostałych celów środowiskowych,
- zgodność z Minimalnymi Gwarancjami.

Ocena była przeprowadzana odrębnie dla każdej działalności zakwalifikowanej jako kwalifikująca się do systematyki.

4.1. Ocena istotnego wkładu

Na pierwszym etapie dla każdej działalności zakwalifikowanej jako kwalifikująca się do systematyki przeprowadzono ocenę spełnienia kryteriów istotnego wkładu określonych w odpowiednich załącznikach do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2021/2139.

Proces analizy obejmował w szczególności:

- określenie właściwej sekcji aktu delegowanego odpowiadającej danej działalności,

- dopasowanie rzeczywistej działalności operacyjnej Spółki do opisów działalności zawartych w akcie delegowanym,
- weryfikację spełnienia wymogów technicznych oraz progów określonych w Technicznych Kryteriach Kwalifikacji, w szczególności w odniesieniu do parametrów taboru kolejowego i autobusowego oraz infrastruktury technicznej,
- ocenę zgodności z wymaganiami jakościowymi i ilościowymi wskazanymi dla danej działalności, w tym dotyczącymi poziomu emisji, zastosowanych technologii oraz funkcji infrastruktury wspierającej.

W toku oceny wykorzystano przede wszystkim:

- dokumentację techniczną dotyczącą środków trwałych, w tym parametry taboru kolejowego oraz autobusowego,
- umowy dostaw oraz specyfikacje techniczne,
- dokumentację projektową inwestycji, w tym związaną z infrastrukturą ładowania oraz instalacjami odnawialnych źródeł energii,
- dane eksploatacyjne i techniczne dotyczące infrastruktury oraz taboru,
- ewidencję środków trwałych oraz rejestry nakładów inwestycyjnych.

W sytuacjach, w których dana działalność mogła zostać potencjalnie uznana za działalność przejściową lub wspomagającą w rozumieniu Taksonomii UE, przeprowadzono dodatkową ocenę jej charakteru oraz roli w modelu operacyjnym Spółki. Klasyfikacja w tym zakresie była dokonywana wyłącznie w przypadku jednoznacznego potwierdzenia spełnienia warunków określonych w odpowiednich przepisach.

W przypadku niespełnienia któregośkolwiek z warunków określonych w Technicznych Kryteriach Kwalifikacji przyjmowano, że dana działalność nie spełnia kryteriów uznania jej za zrównoważoną środowiskowo w rozumieniu systematyki.

4.2. Ocena zgodności z zasadą nieczynienia poważnych szkód (DNSH)

W odniesieniu do działalności, które zostały wstępnie zidentyfikowane jako potencjalnie spełniające kryteria istotnego wkładu, przeprowadzono ocenę zgodności z zasadą nieczynienia poważnych szkód wobec pozostałych celów środowiskowych.

Proces ten obejmował w szczególności:

- określenie właściwych kryteriów DNSH wynikających z odpowiednich załączników do aktów delegowanych,
- analizę zgodności prowadzonej działalności z obowiązującymi regulacjami w zakresie ochrony środowiska,
- przegląd posiadanych decyzji administracyjnych, pozwoleń oraz innych dokumentów środowiskowych,

- ocenę stosowanych rozwiązań operacyjnych i technicznych,
- weryfikację zgodności z wymaganiami sektorowymi oraz obowiązującymi standardami technicznymi.

W toku analizy wykorzystano w szczególności następujące źródła informacji:

- dokumentację techniczną oraz projektową,
- wewnętrzne procedury operacyjne i instrukcje,
- dane eksploatacyjne oraz informacje pochodzące z systemów monitorowania,
- umowy zawarte z dostawcami infrastruktury oraz usług.

W przypadku gdy dostępne informacje lub dokumenty nie pozwalały na jednoznaczne potwierdzenie spełnienia kryteriów DNSH, przyjmowano, że dana działalność nie spełnia warunków uznania jej za zgodną z systematyką. W tym zakresie zastosowano podejście ostrożnościowe, polegające na kwalifikowaniu działalności jako zgodnej wyłącznie w sytuacji posiadania wystarczających i wiarygodnych dowodów.

4.3. Minimalne Gwarancje

Minimalnymi gwarancjami, o których mowa w art. 3 lit. c) oraz art.18 Rozporządzenia (UE) 2020/852, są procedury stosowane przez przedsiębiorstwo prowadzące działalność gospodarczą, które mają zapewnić przestrzeganie Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych oraz Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, w tym zasad i praw określonych w ośmiu podstawowych konwencjach wskazanych w Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy oraz zasad i praw określonych w Międzynarodowej karcie praw człowieka.

W ramach weryfikacji zgodności z Minimalnymi Gwarancjami Spółka:

1. Potwierdziła brak stwierdzonych sądowo naruszeń w następujących obszarach działalności: prawo pracy, korupcja, ochrona konkurencji, opodatkowanie.
2. Potwierdziła, iż nie odnotowała kontaktu ze strony Krajowego Punktu Kontaktowego OECD lub Business & Human Rights Resource Centre.
3. Zweryfikowała funkcjonowanie procedur i procesów należytej staranności, o których mowa w Wytycznych ONZ oraz Wytycznych OECD. W wyniku analizy ustalono, że Spółka nie prowadzi obecnie procesów należytej staranności zapewniających przestrzeganie Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych oraz Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka.

Jednocześnie spółka podejmuje działania zmierzające do wzmocnienia oraz formalizacji systemu zarządzania w tym zakresie, w szczególności poprzez rozwój i dokumentowanie

procesów należytej staranności oraz integrację zasad wynikających z międzynarodowych standardów odpowiedzialnego prowadzenia działalności z istniejącymi praktykami operacyjnymi.

W związku z powyższym, na moment sporządzenia niniejszego ujawnienia, nie było możliwe jednoznaczne potwierdzenie spełnienia wszystkich wymogów Minimalnych Gwarancji w rozumieniu art. 18 Taksonomii UE, a tym samym żadna ze zidentyfikowanych działalności taksonomicznych nie mogła zostać uznana za zgodną z Taksonomią UE.

5. Zasady rachunkowości

Niniejsze ujawnienie zostało sporządzone zgodnie z wymogami Rozporządzenia delegowanego 2021/2178 oraz w oparciu o dane finansowe wynikające ze sprawozdania finansowego Spółki za rok obrotowy 2025.

5.1. Definicje mianowników kluczowych wskaźników

5.1.1. Obrót

Mianownik wskaźnika obrotu odpowiada przychodom netto ze sprzedaży wykazanym w rachunku zysków i strat Spółki za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2025 r., sporządzonym zgodnie z przyjętymi zasadami rachunkowości.

Obrót obejmuje wyłącznie przychody z działalności operacyjnej Spółki. Nie obejmuje przychodów o charakterze finansowym ani pozostałych przychodów operacyjnych, o ile nie są bezpośrednio związane z podstawową działalnością gospodarczą.

5.1.2. Nakłady inwestycyjne (CapEx)

Mianownik wskaźnika nakładów inwestycyjnych obejmuje – zgodnie z pkt 1.1.2.1 Załącznika I do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2021/2178 – całość zwiększeń rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych ujętych w sprawozdaniu finansowym za rok obrotowy 2025, niezależnie od tego, czy dotyczą one działalności kwalifikującej się do systematyki.

CapEx obejmuje w szczególności:

- wydatki na nabycie, budowę i modernizację środków trwałych,
- wydatki na rozwój infrastruktury technicznej,
- wydatki inwestycyjne związane z realizacją projektów rozwojowych.

Mianownik nie podlega żadnym wyłączeniom i odpowiada pełnej kwocie zwiększeń wykazanych w sprawozdaniu finansowym, tj.:

- zwiększeniom środków trwałych w kwocie 11 240 476,99 zł, obejmującym środki trwałe (4 098 283,27 zł), środki trwałe w leasingu (7 072 696,00 zł) oraz ulepszenia w obcych środkach trwałych (69 497,72 zł),
- zwiększeniom wartości niematerialnych i prawnych w kwocie 368 068,00 zł,
- co łącznie daje mianownik w kwocie 11 608 544,99 zł, uzgodniony z zestawieniem obrotów i sald oraz z notami do sprawozdania finansowego za rok obrotowy 2025.

5.1.3. Wydatki operacyjne (OpEx)

Mianownik wskaźnika wydatków operacyjnych został ustalony zgodnie z pkt 1.1.3.1 Załącznika I do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2021/2178 i obejmuje bezpośrednie, nieskapitalizowane koszty związane z:

- pracami badawczo-rozwojowymi,
- działaniami w zakresie renowacji budynków,
- leasingiem krótkoterminowym,
- konserwacją i naprawami,
- innymi bezpośrednimi wydatkami związanymi z bieżącą obsługą składników rzeczowych aktywów trwałych, w tym realizowanymi przez podmioty zewnętrzne w ramach usług outsourcingowych, niezbędnymi do zapewnienia ciągłego i efektywnego funkcjonowania tych aktywów.

W przypadku kosztów leasingu, w sytuacji gdy nie są one kapitalizowane jako aktywa z tytułu prawa do użytkowania zgodnie z przyjętymi zasadami rachunkowości, zostały one ujęte w wydatkach operacyjnych zgodnie z wymogami Rozporządzenia 2021/2178.

Do mianownika wskaźnika OpEx nie włączono kosztów, które nie spełniają powyższej definicji, w szczególności kosztów eksploatacyjnych niezwiązanych bezpośrednio z utrzymaniem aktywów, kosztów finansowych, amortyzacji, wynagrodzeń oraz innych kosztów ogólnego zarządu.

Licznik wskaźnika OpEx odpowiada tej części wydatków operacyjnych ujętych w mianowniku, która:

- dotyczy aktywów lub procesów związanych z działalnością gospodarczą kwalifikującą się do systematyki lub zgodną z systematyką,
- lub jest związana z realizacją działań umożliwiających dostosowanie działalności do wymogów Taksonomii UE, w tym w ramach planów dotyczących nakładów inwestycyjnych,
- lub dotyczy zakupu produktów lub rozwiązań wspierających transformację działalności w kierunku niskoemisyjnym, zgodnie z warunkami określonymi w Rozporządzeniu 2021/2178.

W przypadku gdy wydatki operacyjne nie stanowią istotnego elementu modelu biznesowego Spółki, Spółka może skorzystać z odstępstwa przewidzianego w Rozporządzeniu 2021/2178, polegającego na:

- ujawnieniu licznika jako równego zeru,
- ujawnieniu łącznej wartości mianownika,
- przedstawieniu uzasadnienia braku istotności wydatków operacyjnych.

W przypadku gdy określone koszty nie mogły zostać jednoznacznie przypisane do kategorii wskazanych powyżej, nie były one uwzględniane w mianowniku ani liczniku wskaźnika OpEx. W tym zakresie zastosowano podejście ostrożnościowe.

Warunki wskazane powyżej odnoszą się do licznika w rozumieniu pkt 1.1.3.2 Załącznika I do Rozporządzenia 2021/2178, obejmującego wydatki operacyjne związane z działalnością zgodną z systematyką, i nie należy ich utożsamiać z udziałem wydatków operacyjnych związanych z działalnością kwalifikującą się do systematyki, wykazywanym w kolumnie (3) formularzy i ustalany odrębnie.

5.2. Zasady alokacji liczników

5.2.1. Obrót

Przychody zostały przypisane do poszczególnych działalności gospodarczych bezpośrednio, na poziomie kont analitycznych ewidencji przychodów, bez stosowania kluczy alokacji. Struktura kont wyodrębnia w księgach Spółki działalność przewozową kolejową, działalność Autobusowych Linii Dowozowych oraz działalność komercyjną, co umożliwia jednoznaczne przypisanie każdej pozycji przychodu do jednej działalności.

Przypisanie kont przedstawia się następująco: konto 700 „Przychody ze sprzedaży biletów” – 102 194 486,28 zł do działalności 6.1; konto 701 „Przychody z tytułu rekompensat” – 145 737 064,36 zł do działalności 6.1 oraz 69 880 827,99 zł do działalności 6.3; konto 702 „Przychody pozaprzewozowe” – 11 150 042,15 zł do działalności 6.1 oraz 1 944 342,81 zł do działalności 6.3; konto 704 „Przychody ze sprzedaży biletów Autobusowe Linie Dowozowe” – 18 374 501,94 zł do działalności 6.3; konto 705 „Sprzedaż uprawnień” – 2 071 539,60 zł do działalności 6.1 oraz 152 827,61 zł do działalności 6.3; konta 706 i 707 „Przychody ze sprzedaży biletów autobusowych komercyjnych” – łącznie 105 196,05 zł do działalności 6.3. Konta 703 „Rozliczenie obcych usług przewozowych” oraz 708 „Rozliczenie przychodów MLD” mają charakter rozliczeniowy i na dzień bilansowy wykazują saldo zerowe. Licznik działalności 6.1 wynosi 261 153 132,39 zł, a licznik działalności 6.3 – 90 457 696,40 zł; suma tych wartości odpowiada mianownikowi wskaźnika obrotu w kwocie 351 610 828,79 zł, co oznacza, że całość przychodów ze sprzedaży Spółki pochodzi z działalności kwalifikującej się do systematyki. Dane uwzględniają autokorektę przychodów dokonaną w toku badania sprawozdania finansowego za rok obrotowy 2025.

5.2.2. Nakłady inwestycyjne

Nakłady inwestycyjne zostały przypisane do poszczególnych działalności gospodarczych bezpośrednio, na podstawie ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, bez stosowania kluczy alokacji. Żaden ze składników nakładów nie wymagał podziału pomiędzy działalności.

Zwiększenia środków trwałych wyniosły 271 313,00 zł dla działalności 6.1 oraz 7 753 971,43 zł dla działalności 6.3, przy łącznych zwiększeniach środków trwałych w kwocie 11 240 476,99 zł. Zwiększenia wartości niematerialnych i prawnych wyniosły 29 000,00 zł dla działalności 6.1 oraz 158 486,00 zł dla działalności 6.3, przy łącznej wartości 368 068,00 zł. Licznik działalności 6.1 wynosi zatem 300 313,00 zł, a działalności 6.3 – 7 912 457,43 zł, przy mianowniku 11 608 544,99 zł odpowiadającym sumie zwiększeń środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych wykazanych w sprawozdaniu finansowym.

Do licznika wskaźnika nakładów inwestycyjnych zgodnego z systematyką nie przypisano żadnych nakładów, ponieważ żadna z działalności nie została uznana za zgodną z systematyką.

5.2.3. Wydatki operacyjne

Mianownik wskaźnika wydatków operacyjnych obejmuje wyłącznie kategorie wskazane w pkt 1.1.3.1 Załącznika I do Rozporządzenia 2021/2178, tj. bezpośrednio nieskapitalizowane koszty prac badawczo-rozwojowych, renowacji budynków, leasingu krótkoterminowego, konserwacji i napraw oraz pozostałe bezpośrednio wydatki związane z bieżącą obsługą składników rzeczowych aktywów trwałych. W roku obrotowym 2025 Spółka nie poniosła nieskapitalizowanych kosztów prac badawczo-rozwojowych, renowacji budynków ani leasingu krótkoterminowego. Wystąpiły natomiast koszty konserwacji i napraw rzeczowych aktywów trwałych w łącznej kwocie 34 721 276,97 zł, z czego 34 223 557,47 zł dotyczy działalności 6.1, a 497 719,50 zł działalności 6.3. Obie kwoty przypisano bezpośrednio, bez stosowania kluczy alokacji. Na poziomie ewidencji odpowiadają one obrotom kont analitycznych usług remontowych – naprawom i przeglądów taboru kolejowego, autobusów oraz pozostałych pojazdów, realizowanym siłami własnymi i przez serwisy zewnętrzne – obciążającym bezpośrednio działalność przewozową kolejową oraz działalność Autobusowych Linii Dowozowych. Z mianownika wyłączono analogiczne koszty obciążające miejsca powstawania kosztów administracji oraz koszty pośrednie i wspólne w łącznej kwocie 50 442,26 zł, ponieważ nie dotyczą one bieżącej obsługi składników rzeczowych aktywów trwałych wykorzystywanych w działalności przewozowej.

Pozostałe koszty działalności operacyjnej Spółki nie zostały uwzględnione w mianowniku, ponieważ nie stanowią wydatków związanych z bieżącą obsługą składników rzeczowych aktywów trwałych Spółki w rozumieniu pkt 1.1.3.1. Łączne koszty działalności operacyjnej za rok

obrotowy 2025 wyniosły 355 954 571,96 zł i zostały uzgodnione z rachunkiem zysków i strat oraz z zestawieniem obrotów i sald. Kwota wyłączona z mianownika wynosi zatem 321 233 294,99 zł i obejmuje: opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej i usługowej – 24 654 551,55 zł, dotyczące linii i obiektów niestanowiących własności Spółki; wynagrodzenia podwykonawców przewozowych Autobusowych Linii Dowozowych – 52 203 777,17 zł, stanowiące koszt świadczonej usługi przewozowej, a nie utrzymania taboru Spółki; energię trakcyjną – 52 070 127,48 zł; koszty drużyn trakcyjnych i konduktorskich oraz pozostałego personelu przewozowego – 57 596 654,22 zł; koszty pośrednie, wspólne i administracyjne nieprzypisane do żadnej działalności – 30 129 237,34 zł; pozostałe koszty świadczenia usług przewozowych, w tym amortyzację, zużycie materiałów i energii, ubezpieczenia oraz usługi handlowe i sprzedażowe – 104 578 947,23 zł. Suma mianownika (34 721 276,97 zł) i pozycji wyłączonych (321 233 294,99 zł) odpowiada łącznym kosztom działalności operacyjnej (355 954 571,96 zł), co zapewnia pełne uzgodnienie z rachunkiem zysków i strat. Różnica względem mianownika wskaźnika wyniku wyłącznie z zamkniętego katalogu kategorii kosztów przewidzianego w Rozporządzeniu 2021/2178.

Udział wydatków operacyjnych związanych z działalnością kwalifikującą się do systematyki wynosi 98,57% dla działalności 6.1 oraz 1,43% dla działalności 6.3, łącznie 100,00% mianownika. Przewozy realizowane na zasadach komercyjnych, ujęte w ramach działalności 6.3, nie generują kosztów objętych katalogiem pkt 1.1.3.1 – w ewidencji nie wyodrębniono dla nich kosztów konserwacji i napraw – w związku z czym nie wpływają one ani na licznik, ani na mianownik tego wskaźnika. Łączne koszty tych przewozów wyniosły 313 584,65 zł i w całości pozostają poza zamkniętym katalogiem kategorii kosztów.

5.3. Wyłączenia i ograniczenia

Przy ustalaniu liczników Spółka nie stosowała progów wyłączeniowych ani wyłączeń o charakterze ilościowym. Każda pozycja przychodów, nakładów inwestycyjnych i kosztów została przypisana do jednej z trzech kategorii: działalność 6.1, działalność 6.3 albo pozycje nieprzypisane do żadnej działalności. Suma tych kategorii odpowiada w każdym z trzech kluczowych wskaźników pełnej wartości mianownika, co potwierdza kompletność ujawnienia.

Przewozy autobusowe realizowane na zasadach komercyjnych, ewidencjonowane na kontach 706 i 707 oraz częściowo na koncie 702, zostały w całości objęte oceną w ramach działalności 6.3 i ujęte w licznikach wskaźnika obrotu (105 196,05 zł oraz 32 221,24 zł) i wskaźnika nakładów inwestycyjnych (15 000,00 zł). Spółka nie traktuje ich jako odrębnej działalności gospodarczej, ponieważ stanowią drogowy transport pasażerski objęty tym samym zakresem NACE 49.31 i 49.39 co pozostałe przewozy autobusowe. W konsekwencji Spółka nie zastosowała odstępstwa z art. 2 ust. 1a–1c Rozporządzenia 2021/2178, a kolumna (14) Wzoru 1 wynosi 0% dla każdego z trzech

kluczowych wskaźników wyników. Zastosowanie tego odstępstwa do wyodrębnionej części działalności, która jako całość jest istotna, nie byłoby zgodne z celem przepisu.

5.4. Spójność i uzgodnienia

Mianowniki wszystkich trzech kluczowych wskaźników zostały uzgodnione ze sprawozdaniem finansowym Spółki za rok obrotowy 2025 oraz z zestawieniem obrotów i sald. Mianownik wskaźnika obrotu odpowiada sumie sald kont przychodów ze sprzedaży 700–708 (351 610 828,79 zł) i jest zgodny z przychodami netto ze sprzedaży wykazanymi w rachunku zysków i strat; konta 703 i 708 mają charakter rozliczeniowy i na dzień bilansowy wykazują saldo zerowe, natomiast technicznego konta rozliczeń walutowych Autobusowych Linii Dowozowych w kwocie 6 271,70 zł (0,002% mianownika) nie uwzględniono jako pozycji nieistotnej – jego ujęcie nie zmieniłoby żadnego z ujawnionych udziałów procentowych. Mianownik wskaźnika nakładów inwestycyjnych odpowiada sumie zwiększeń środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych (11 608 544,99 zł), a mianownik wskaźnika wydatków operacyjnych – kategoriom kosztów wskazanym w pkt 1.1.3.1 Załącznika I do Rozporządzenia 2021/2178 (34 721 276,97 zł), uzgodnionym z łącznymi kosztami działalności operacyjnej w kwocie 355 954 571,96 zł w sposób przedstawiony w rozdziale 5.2.3. Liczniki ustalono na poziomie kont analitycznych, bez stosowania kluczy alokacji i bez podwójnego liczenia – każda pozycja została przypisana wyłącznie do jednej działalności gospodarczej.

Zgodnie z zasadami obliczania kluczowych wskaźników wyników określonymi w Załączniku I do Rozporządzenia 2021/2178 Spółka zastosowała zasadę unikania podwójnego liczenia.

5.5. Szacunki i niepewność

W kalkulacji wskaźników wykorzystano dane wynikające z systemów finansowo-księgowych Spółki oraz dokumentacji projektowej.

W przypadkach wymagających zastosowania osądu, w szczególności przy alokacji nakładów inwestycyjnych do działalności kwalifikujących się, dana pozycja była kwalifikowana jako zgodna z systematyką wyłącznie w sytuacji, gdy Spółka dysponowała wystarczającymi dowodami potwierdzającymi spełnienie wszystkich właściwych kryteriów. W przypadku wątpliwości dana pozycja nie była ujmowana jako zgodna z systematyką.

Brak możliwości jednoznacznego potwierdzenia spełnienia kryteriów skutkował nieuwzględnieniem danej pozycji jako zgodnej z systematyką.

6. Prezentacja wyników oraz objaśnienie

Prezentacja kluczowych wskaźników wyników została sporządzona zgodnie z art. 8 Taksonomii UE oraz Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/2178 w brzmieniu nadanym

Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2026/73. Dane przedstawiono z wykorzystaniem wzorów określonych w załącznikach do Rozporządzenia 2021/2178 w brzmieniu obowiązującym na dzień sporządzenia niniejszego raportu.

Ujawnienie obejmuje kluczowe wskaźniki wyników w odniesieniu do:

- obrotu,
- nakładów inwestycyjnych (CapEx),
- wydatków operacyjnych (OpEx).

Struktura prezentacji danych

Wzór 1 zawiera podsumowanie trzech kluczowych wskaźników wyników. Kolumna (2) zawiera mianownik danego wskaźnika, kolumna (3) – udział w mianowniku związany z całkowitą działalnością gospodarczą kwalifikującą się do systematyki, niezależnie od tego, czy działalność ta jest zgodna z systematyką, a kolumna (5) – udział związany z działalnością zgodną z systematyką.

Wzory 2-4 przedstawiają dezagregację poszczególnych wskaźników na poziomie działalności gospodarczych. W wierszach dotyczących działalności kolumna (3) zawiera udział w mianowniku związany z działalnością kwalifikującą się do systematyki, niezależnie od tego, czy jest ona zgodna z systematyką, czy też zgodna jest tylko jej część. Zgodnie z pkt 6 objaśnień kolumny odpowiadające celom środowiskowym, w odniesieniu do których dana działalność nie kwalifikuje się do systematyki, pozostawiono puste. Wiersz „Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów” zawiera – zgodnie z pkt 8 objaśnień – sumy wyłącznie w kolumnach (6)–(11). Wiersz „Łączny kluczowy wskaźnik wyników” zawiera sumy w kolumnach (3)–(13), a jego kolumna (3) odpowiada – zgodnie z pkt 9 objaśnień – wartości ujawnionej we Wzorze 1. Kwoty mianowników prezentowane są wyłącznie w kolumnie (2) Wzoru 1 i nie są powtarzane we wzorach 2-4.

Kwalifikowalność a zgodność z systematyką

Kwalifikowalność działalności do systematyki wynika z jej opisu w aktach delegowanych ustanawiających techniczne kryteria kwalifikacji i jest niezależna od oceny technicznych kryteriów kwalifikacji, zasady nieczynienia poważnych szkód oraz Minimalnych Gwarancji. Działalność jest natomiast uznawana za zgodną z systematyką wyłącznie w przypadku spełnienia wszystkich tych warunków łącznie. Niespełnienie któregokolwiek z nich skutkuje brakiem uznania działalności za zgodną z systematyką. Nie stosuje się mechanizmów kompensacyjnych.

W związku z brakiem możliwości jednoznacznego potwierdzenia spełnienia wymogów Minimalnych Gwarancji na poziomie Spółki, a także niespełnieniem kryteriów zasady DNSH dla celu 4 (przejsie na gospodarkę o obiegu zamkniętym) w odniesieniu do działalności 6.1 i 6.3 oraz dla celu 5 (zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrola) w odniesieniu do działalności 6.3, działalności zidentyfikowane jako kwalifikujące się do systematyki nie zostały uznane za zgodne z systematyką. Każda z tych przesłanek samodzielnie wyklucza uznanie działalności za zgodną z systematyką. W konsekwencji wartości odpowiadające działalności zgodnej z systematyką, w tym udziały w podziale na cele środowiskowe oraz udziały działalności wspomagającej i działalności na rzecz przejścia, wynoszą zero.

Działalności 7.4 i 7.6

Działalności 7.4. CCM Montaż, konserwacja i naprawa stacji ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach (i na parkingach przy budynkach) oraz 7.6. CCM Montaż, konserwacja i naprawa systemów technologii energii odnawialnej zostały zidentyfikowane jako kwalifikujące się do systematyki. W roku obrotowym 2025 działalności te nie wygenerowały obrotu ani nie wiązały się z poniesieniem nakładów inwestycyjnych lub wydatków operacyjnych – projekty obejmujące te działalności pozostają w realizacji, a nakłady zostaną poniesione w roku 2026. Ponieważ wszystkie wartości obrotu, nakładów inwestycyjnych i wydatków operacyjnych tych działalności są równe zero, nie wykazano ich jako odrębnych wierszy we wzorach 2–4. Myślnik zastosowany w arkuszach kalkulacyjnych oraz wartość zerowa wskazana w niniejszym rozdziale mają identyczne znaczenie i oznaczają brak jakichkolwiek kwot w roku obrotowym 2025.

W odniesieniu do działalności 7.4 i 7.6 Spółka nie zastosowała odstępstwa przewidzianego w art. 2 ust. 1a–1c Rozporządzenia 2021/2178, ponieważ przy zerowych wartościach obrotu, nakładów inwestycyjnych i wydatków operacyjnych jego zastosowanie jest bezprzedmiotowe. Spółka nie zastosowała tego odstępstwa również w odniesieniu do żadnej innej części prowadzonej działalności, w związku z czym kolumna (14) Wzoru 1 wynosi 0% dla każdego z trzech kluczowych wskaźników wyników.

Kompletność i brak progów wyłączeniowych

Spółka nie stosowała progów wyłączeniowych ani wyłączeń o charakterze ilościowym przy ustalaniu liczników kluczowych wskaźników wyników. Kompletność ujawnienia potwierdza uzgodnienie, w którym suma liczników oraz wartość pozycji nieprzypisanych do żadnej działalności odpowiada pełnej wartości mianownika każdego wskaźnika:

- obrót: 351 610 828,79 zł (100,00%) przy mianowniku 351 610 828,79 zł,
- nakłady inwestycyjne: 8 212 770,43 zł (70,75%) oraz 3 395 774,56 zł nakładów niezwiązanych z działalnością kwalifikującą się do systematyki (29,25%) przy mianowniku 11 608 544,99 zł,

- wydatki operacyjne: 34 721 276,97 zł (100,00%) przy mianowniku 34 721 276,97 zł ustalonym zgodnie z pkt 1.1.3.1 Załącznika I do Rozporządzenia 2021/2178.

Unikanie podwójnego liczenia

Zgodnie z zasadami obliczania kluczowych wskaźników wyników określonymi w Załączniku I do Rozporządzenia 2021/2178 Spółka zastosowała zasadę unikania podwójnego liczenia. Przez podwójne liczenie rozumie się ujęcie tej samej kwoty obrotu, nakładów inwestycyjnych lub wydatków operacyjnych w liczniku kluczowego wskaźnika wyników więcej niż jeden raz – w szczególności poprzez przypisanie jej jednocześnie do dwóch działalności gospodarczych lub do dwóch celów środowiskowych. Każda pozycja została przypisana w całości do jednej działalności gospodarczej, a żadna z działalności nie została zidentyfikowana jako przyczyniająca się do realizacji więcej niż jednego celu środowiskowego. Wkład w realizację wielu celów nie występuje.

Wydatki operacyjne – zakres wskaźnika

Mianownik wskaźnika OpEx obejmuje, zgodnie z pkt 1.1.3.1 Załącznika I do Rozporządzenia 2021/2178, bezpośrednie nieskapitalizowane koszty prac badawczo-rozwojowych, renowacji budynków, leasingu krótkoterminowego, konserwacji i napraw oraz pozostałe bezpośrednie wydatki związane z bieżącą obsługą składników rzeczowych aktywów trwałych, realizowane przez Spółkę lub przez osobę trzecią, której zlecono te działania na zasadzie outsourcingu. Katalog ten ma charakter zamknięty, w związku z czym mianownik wskaźnika nie odpowiada łącznym kosztom działalności operacyjnej Spółki. Struktura wydatków ujętych w mianowniku wynika z modelu utrzymania taboru i obejmuje naprawy oraz przeglądy taboru kolejowego, autobusów i pozostałych pojazdów, realizowane siłami własnymi oraz przez serwisy zewnętrzne. Spółka przeanalizowała dodatkowo dwie kategorie kosztów o charakterze granicznym. Koszty utrzymania baz autobusowych mają charakter mieszany (najem, energia, wynagrodzenia, ubezpieczenia) i nie stanowią bezpośrednich wydatków na obsługę składników rzeczowych aktywów trwałych, w związku z czym nie zostały ujęte w mianowniku. Koszty mycia i czyszczenia taboru oraz pojazdów w kwocie 4 700 932,85 zł (4 602 283,16 zł dla działalności 6.1 oraz 98 649,69 zł dla działalności 6.3) zaklasyfikowano jako koszty świadczenia usługi przewozowej. Ich ewentualne ujęcie w mianowniku podwyższyłoby go do 39 422 209,82 zł i zmieniłoby jedynie strukturę udziałów (98,49% dla działalności 6.1 oraz 1,51% dla działalności 6.3), nie wpływając ani na udział działalności kwalifikującej się do systematyki (100,00%), ani na udział działalności zgodnej z systematyką (0%). Przyjęta klasyfikacja nie ma zatem wpływu na ujawnione wartości kluczowego wskaźnika wyników.

Wartość wykazana w kolumnie (3) stanowi udział wydatków operacyjnych związanych z działalnością kwalifikującą się do systematyki. Nie należy jej utożsamiać z licznikiem zdefiniowanym w pkt 1.1.3.2 Załącznika I, który obejmuje wydatki związane z działalnością zgodną z systematyką, realizacją planu dotyczącego nakładów inwestycyjnych lub zakupem produktów z działalności zgodnej z systematyką. Wobec braku działalności zgodnej z systematyką oraz braku planu dotyczącego nakładów inwestycyjnych licznik w rozumieniu pkt 1.1.3.2 wynosi zero, co odzwierciedla kolumna (5).

Informacje kontekstowe

Dezagregacja kluczowych wskaźników wyników została dokonana na poziomie działalności gospodarczych określonych w aktach delegowanych do Taksonomii UE. Spółka jest jednostką jednopodmiotową i nie sporządza skonsolidowanego sprawozdania finansowego, wobec czego dezagregacja na poziomie grupy nie ma zastosowania.

Wskaźniki przedstawione w tabelach zostały uzgodnione z rachunkiem zysków i strat oraz z ewidencją księgową Spółki za rok obrotowy 2025.

Dane przedstawione w tabelach odzwierciedlają stan na dzień bilansowy oraz najlepszą wiedzę Spółki na moment sporządzenia niniejszego raportu. Ujawnienie opiera się na stanie prawnym oraz dostępnych wytycznych interpretacyjnych obowiązujących na dzień sporządzenia raportu. W przypadku zmian przepisów, aktów delegowanych lub praktyki interpretacyjnej sposób prezentacji może ulec zmianie w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Rok obrotowy: 2025

Kluczowy wskaźnik wyników (1)	Ogółem (2)	Udział działalności kwalifikującej się do systematyki (3)	Działalność zgodna z systematyką (4)	Udział działalności zgodnej z systematyką (5)	Podział według celów środowiskowych działalności zgodnej z systematyką						Udział działań wspomagających (12)	Udział działań na rzecz przejścia (13)	Działalność niepodlegająca ocenie uznana za nieistotną (14)	Działalność zgodna z systematyką w poprzednim roku obrotowym (N-1) (15)	Udział działalności zgodnej z systematyką w poprzednim roku obrotowym (N-1) (16)
					Łagodzenie zmian klimatu (6)	Adaptacja do zmian klimatu (7)	Zasoby wodne i morskie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Zanieczyszczenie (10)	Bioróżnorodność (11)					
Tekst	Waluta	%	Waluta	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	Waluta	%
Obrót	351 610 828,79	100,00%	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	n/d	n/d
Nakłady inwestycyjne	11 608 544,99	70,75%	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	n/d	n/d

Wydatki operacyjne	34 721 276,97	100,00%	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	n/d	n/d
--------------------	---------------	---------	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----

Kolumna (14) Wzoru 1 zawiera - zgodnie z pkt 8 objaśnień do tego wzoru - udział działalności uznanej za nieistotną i niepodlegającej ocenie na podstawie art. 2 ust. 1a, 1b i 1c Rozporządzenia 2021/2178. Spółka nie skorzystała z tego odstępstwa w odniesieniu do żadnej części prowadzonej działalności, w związku z czym kolumna ta wynosi 0% dla wskaźnika obrotu, nakładów inwestycyjnych oraz wydatków operacyjnych. Przewozy komercyjne zostały objęte oceną w ramach działalności 6.3, a działalności 7.4 i 7.6 nie wygenerowały w roku obrotowym 2025 obrotu ani nakładów.

Zgłaszany kluczowy wskaźnik wyników: obrót, rok obrotowy: 2025

Działalność gospodarcza (1)	Kod (2)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności i kwalifikujący się do systematyki (udział obrotu kwalifikujący się do	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (wartość pieniężna obrotu) (4)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (udział obrotu zgodnego z	Cel środowiskowy działalności zgodnej z systematyką						Działalność wspomagająca (12)	Działalność na rzecz przejścia (13)	Udział działalności zgodnej z systematyką w działalności kwalifikującej się do systematyki (14)
					Łagodzenie zmian klimatu (6)	Adaptacja do zmian klimatu (7)	Zasoby wodne i morskie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Zanieczyszczenie (10)	Bioróżnorodność (11)			

		systematyki) (3)		systematyka) (5)									
Tekst		%	Waluta	%	%	%	%	%	%	%			%
Międzymiastowy pasażerski transport kolejowy	CCM 6.1.	74,27%	0	0%	0%						0%	0	0%
Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski	CCM 6.3.	25,73%	0	0%	0%						0%	0%	0%

Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów				0%								
Łączny kluczowy wskaźnik wyników (obróć)	100,00%	0	0%	0%						0%	0%	0%

Zgłaszany kluczowy wskaźnik wyników: nakłady inwestycyjne (CapEx), rok obrotowy: 2025

Działalność gospodarcza (1)	Kod (2)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności kwalifikującej się do systematyki (udział nakładów inwestycyjnych kwalifikujących się do systematyki) (3)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (wartość pieniężna nakładów inwestycyjnych) (4)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (udział nakładów inwestycyjnych zgodnych z systematyką) (5)	Cel środowiskowy działalności zgodnej z systematyką						Działalność wspomagająca (12)	Działalność na rzecz przejścia (13)	Udział działalności zgodnej z systematyką w działalności kwalifikującej się do systematyki (14)
					Łagodzenie zmian klimatu (6)	Adaptacja do zmian klimatu (7)	Zasoby wodne i morskie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Zanieczyszczenie (10)	Bioróżnorodność (11)			
Tekst		%	Waluta	%	%	%	%	%	%	%			%

Między- miastowy pasażerski transport kolejowy	CCM 6.1.	2,59%	0	0%	0%						0%	0	0%
Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski	CCM 6.3.	68,16%	0	0%	0%						0%	0%	0%
Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów					0%								
Łączny kluczowy wskaźnik wyników (CapEx)		70,75%	0	0%	0%						0%	0%	0%

Zgłaszany kluczowy wskaźnik wyników: wydatki operacyjne (OpEx), rok obrotowy: 2025

Działalność gospodarcza (1)	Kod (2)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności kwalifikującej się do systematyki (udział wydatków operacyjnych kwalifikujących się do systematyki) (3)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (wartość pieniężna wydatków operacyjnych) (4)	Kluczowy wskaźnik wyników dotyczący działalności zgodnej z systematyką (udział wydatków operacyjnych zgodnych z systematyką) (5)	Cel środowiskowy działalności zgodnej z systematyką						Działalność wspomagająca (12)	Działalność na rzecz przejścia (13)	Udział działalności zgodnej z systematyką w działalności kwalifikującej się do systematyki (14)
					Łagodzenie zmian klimatu (6)	Adaptacja do zmian klimatu (7)	Zasoby wodne i morskie (8)	Gospodarka o obiegu zamkniętym (9)	Zanieczyszczenie (10)	Bioróżnorodność (11)			
Tekst		%	Waluta	%	%	%	%	%	%	%			%
Międzyzmiastowy pasażerski transport kolejowy	CCM 6.1.	98,57%	0	0%	0%						0%	0	0%

Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski	CCM 6.3.	1,43%	0	0%	0%						0%	0%	0%
Suma działalności zgodnej z systematyką w podziale według celów					0%								
Łączny kluczowy wskaźnik wyników (OpEx)		100,00%	0	0%	0%						0%	0%	0%

Informacje kontekstowe: obrót

Podział ilościowy licznika	
działalność: CCM 6.1. Międzymiastowy pasażerski transport kolejowy	
przychody ze sprzedaży biletów (konto 700)	102 194 486,28
przychody z tytułu rekompensat (konto 701)	145 737 064,36
pozostałe przychody (konta 702 i 705)	13 221 581,75
działalność: CCM 6.3. Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski	
przychody z tytułu rekompensat (konto 701)	69 880 827,99
przychody ze sprzedaży biletów ALD (konto 704)	18 374 501,94
pozostałe przychody (konta 702, 705, 706 i 707)	2 202 366,47
Kwoty w celu konsumpcji własnej	
Kwota	0
Wyjaśnienia jakościowe – jeśli zaszły zmiany w zakresie zeszłego roku raportowego to wskazać przyczynę	
n/d pierwszy raport	

Informacje kontekstowe: CapEx

Działalność kwalifikująca się do systematyki	Zwiększenia środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych	Inne zwiększenia	Suma CapEx	Zwiększenia z połączeń	Nakłady zawarte w planie dotyczącym nakładów inwestycyjnych
działalność: CCM 6.1. Międzymiastowy pasażerski transport kolejowy	300 313,00	0	300 313,00	0	nie dotyczy
działalność: CCM 6.3. Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski	7 912 457,43	0	7 912 457,43	0	nie dotyczy

Informacje kontekstowe: OpEx

Podział ilościowy			
działalność: CCM 6.1. Międzymiastowy pasażerski transport kolejowy		działalność CCM 6.3. Transport pasażerski miejski i podmiejski, drogowy transport pasażerski	
badań i rozwoju	0	badań i rozwoju	0
czynności w zakresie renowacji budynków	0	czynności w zakresie renowacji budynków	0
leasing	0	leasing	0
koszty utrzymania i napraw	34 223 557,47	koszty utrzymania i napraw	497 719,50
Inne	0,00	Inne	0,00
Suma	34 223 557,47	Suma	497 719,50
Wyjaśnienia jakościowe – jeśli zaszyły zmiany w zakresie zeszłego roku raportowego to wskazać przyczynę			
n/d pierwszy raport			

Działalność związana z energią jądrową i gazem ziemnym

Zgodnie z art. 8 ust. 6 i 7 Rozporządzenia 2021/2178 oraz Załącznikiem XII do tego rozporządzenia Spółka przedstawia poniżej informacje dotyczące działalności związanej z energią jądrową i gazem ziemnym. „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie prowadzi żadnej z wymienionych rodzajów działalności, nie finansuje ich ani nie ma na nie ekspozycji.

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

W związku z udzieleniem odpowiedzi przeczącej na wszystkie pytania zawarte we Wzorze 1 Spółka nie wypełnia wzorów 2–5 Załącznika XII, dotyczących udziału działalności związanej z energią jądrową i gazem ziemnym w kluczowych wskaźnikach wyników.

Wkład w realizację wielu celów: nie dotyczy, przy żadnej z działalności nie zidentyfikowano, aby przyczyniała się do realizacji więcej niż jednego celu środowiskowego.

Dezagregacja kluczowych wskaźników wyników: dezagregacja kluczowych wskaźników wyników została dokonana na poziomie działalności gospodarczych zgodnie z aktami delegowanymi do Taksonomii UE. Spółka prowadzi działalność w ramach jednego podmiotu prawnego, w związku z czym nie występuje dezagregacja na poziomie jednostek zależnych lub segmentów konsolidacyjnych.

Niniejsze ujawnienie zostało sporządzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w zakresie systematyki zrównoważonej działalności gospodarczej. Informacje przedstawione w niniejszym rozdziale mają charakter sprawozdawczy i nie stanowią zapewnienia ani gwarancji co do przyszłych wyników finansowych, środowiskowych ani inwestycyjnych Spółki.

Ujawnienie opiera się na stanie prawnym oraz dostępnych wytycznych interpretacyjnych obowiązujących na dzień sporządzenia raportu. W przypadku zmian przepisów, aktów delegowanych, wytycznych Komisji Europejskiej lub praktyki interpretacyjnej metodologia oraz prezentacja danych mogą ulec zmianie. Ewentualne zmiany będą ujawniane w kolejnych raportach.



ESRS E1 – Zmiana klimatu

[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I MODELEM BIZNESOWYM

Działalność Spółki, polegająca na świadczeniu usług publicznego transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego), jest nierozzerwalnie związana z kwestiami klimatycznymi.

Istotne wpływy, ryzyka i szanse związane ze zmianą klimatu zostały szczegółowo opisane w rozdziale „Informacje ogólne”.

W wyniku przeprowadzonej analizy scenariuszowej ryzyk klimatycznych nie zidentyfikowano działalności ani aktywów Spółki narażonych na istotne fizyczne ryzyko klimatyczne.

W 2025 r. Spółka prowadziła zaawansowane prace nad opracowaniem i sformalizowaniem Strategii Zrównoważonego Rozwoju, której celem jest zintegrowanie ryzyk i szans klimatycznych z modelem biznesowym oraz planami operacyjnymi na kolejne lata. Pomimo trwającego procesu formalnego przyjmowania dokumentu przez organy Spółki (stan na datę publikacji niniejszego raportu), kluczowe założenia środowiskowe są sukcesywnie implementowane w procesach decyzyjnych. Odzwierciedleniem tych działań w 2025 roku były m.in. inwestycje w nowoczesny, elektryczny tabor kolejowy oraz optymalizacja siatki połączeń autobusowych.

[E1-1] PLAN PRZEJŚCIA NA POTRZEBY ŁAGODZENIA ZMIANY KLIMATU

Na dzień publikacji niniejszego sprawozdania Spółka nie posiada sformalizowanego „Planu Przejścia” w rozumieniu wymogów standardu ESRS E1-1. Zarząd Spółki uznaje jednak dekarbonizację za kluczowy element budowania odporności operacyjnej oraz przewagi konkurencyjnej w kontekście pełnego otwarcia rynku usług kolejowych (IV Pakiet Kolejowy).

W pierwszej kolejności Spółka koncentruje swoje wysiłki na przeprowadzeniu rzetelnej kalkulacji emisji gazów cieplarnianych w Zakresie 1, 2 oraz 3, co ma na celu precyzyjne określenie śladu węglowego organizacji oraz zidentyfikowanie kluczowych obszarów wymagających interwencji dekarbonizacyjnej. Równolegle podejmowane są kroki mające na celu wdrażanie rozwiązań o charakterze energooszczędnym, ze szczególnym uwzględnieniem optymalizacji zużycia energii trakcyjnej w transporcie kolejowym oraz paliw wykorzystywanych przez flotę Małopolskich Linii Dostawowych (MLD). Ponadto wewnątrz organizacji prowadzone są analizy dotyczące możliwości wyznaczenia mierzalnych celów redukcji emisji, które będą dążyć do spójności z celem ograniczenia globalnego ocieplenia do 1,5°C oraz polityką klimatyczną Unii Europejskiej, a także pozostawałyby w zgodności ze specyfiką świadczenia usług publicznego transportu pasażerskiego.

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie podjęły decyzji, kiedy zostanie opracowany i przyjęty Plan Przejścia (Plan Transformacji).

[E1-2] POLITYKI ZWIĄZANE Z ŁAGODZENIEM ZMIANY KLIMATU I PRZYSTOSOWANIEM SIĘ DO NIEJ

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania Spółka nie posiada sformalizowanej i zatwierdzonej przez Zarząd Polityki Środowiskowej ani dedykowanej Polityki Klimatycznej. Zarządzanie kwestiami związanymi z wpływem na klimat oraz mitygacją ryzyk środowiskowych odbywa się obecnie na poziomie operacyjnym, w oparciu o obowiązujące przepisy prawa oraz wewnętrzne procedury techniczne dotyczące eksploatacji taboru i zaplecza.

[E1-3] DZIAŁANIA I ZASOBY W ODNIESIENIU DO POLITYKI KLIMATYCZNEJ

W roku raportowym 2025 „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. realizowały szereg inicjatyw ukierunkowanych na dekarbonizację procesów operacyjnych oraz zwiększenie odporności infrastruktury na postępujące zmiany klimatu. Działania te zostały podzielone na dwa główne filary: łagodzenie zmian klimatu (mitygację) oraz przystosowanie się do ich skutków (adaptację).

Łagodzenie zmiany klimatu (Mitygacja)

Głównym kierunkiem działań Spółki w obszarze mitygacji jest rozwój niskoemisyjnej floty oraz optymalizacja efektywności energetycznej procesów przewozowych. W 2025 roku Spółka kontynuowała modernizację taboru kolejowego, podpisując umowę wykonawczą na dostawę sześciu nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT). Nowe jednostki zostaną wyposażone w zaawansowane systemy rekuperacji energii, co pozwoli na znaczące obniżenie jednostkowej energochłonności przewozów. Równolegle, w segmencie transportu drogowego (MLD), Spółka sfinalizowała proces pozyskania dofinansowania z Krajowego Planu Odbudowy (KPO) na zakup 20 autobusów zeroemisyjnych, w tym 15 pojazdów elektrycznych oraz 5 innowacyjnych jednostek zasilanych wodorem. Projekt ten obejmuje również budowę niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania, co czyni go jednym z najbardziej kompleksowych przedsięwzięć tego typu w regionie.

Poza inwestycjami w tabor, „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. koncentrują się na podnoszeniu efektywności energetycznej bieżących operacji. W 2025 roku zintensyfikowano program szkoleń z zakresu ecodrivingu dla maszynistów oraz powołano dedykowany Zespół ds. oszczędności energii trakcyjnej, którego zadaniem jest stała analiza i optymalizacja zużycia prądu przez pociągi.

Spółka rozwija również własne źródła energii odnawialnej, czego przykładem jest eksploatacja instalacji fotowoltaicznej w siedzibie przy ul. Wodnej 2, pokrywającej część zapotrzebowania energetycznego biur. Dopełnieniem działań w obszarze elektromobilności był montaż dwustanowiskowej stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Punkcie Techniczno-Exploatacyjnym (PTE) w Krakowie, co wspiera transformację floty aut służbowych.

Przystosowanie do zmian klimatu (Adaptacja)

"Koleje Małopolskie" sp. z o.o. podejmuje również świadome działania mające na celu zabezpieczenie infrastruktury przed ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi, takimi jak nawalne deszcze. W ramach nowych inwestycji infrastrukturalnych Spółka wdraża nowoczesne rozwiązania z zakresu zrównoważonego zarządzania wodami opadowymi. Przykładem takich działań jest stosowanie nawierzchni drenażowych (kostki przepuszczalnej) na terenach zapleczy technicznych i parkingów. Rozwiązanie to pozwala na naturalną infiltrację wody do gruntu, co znacząco odciąża sieć kanalizacyjną i zwiększa odporność obiektów Spółki na gwałtowne zjawiska atmosferyczne, minimalizując ryzyko lokalnych podtopień i przestojów operacyjnych.

[E1-4] CELE ZWIĄZANE Z ŁAGODZENIEM ZMIANY KLIMATU I PRZYSTOSOWANIEM SIĘ DO NIEJ

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania, Spółka nie dysponuje jeszcze sformalizowaną Strategią Zrównoważonego Rozwoju. W związku z tym nie zostały dotychczas ustanowione ani objęte systematycznym monitoringiem konkretne cele w zakresie łagodzenia zmian klimatu czy budowania odporności klimatycznej (adaptacji). Przyjęcie oraz wdrożenie Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031, zawierającej konkretne cele strategiczne, w tym cele związane z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do niej, planowane jest na drugą połowę 2026 roku.

[E1-5] ZUŻYCIE ENERGII I KOSZYK ENERGETYCZNY

Zużycie energii

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. prowadzi działalność w sektorze transportu pasażerskiego, obejmującą przewozy kolejowe oraz autobusowe. Ze względu na profil działalności, zużycie energii stanowi istotny element wpływu klimatycznego Spółki. Energia wykorzystywana jest przede wszystkim na potrzeby trakcyjne, eksploatację zaplecza technicznego, powierzchni biurowych i sprzedażowych, ogrzewanie budynków oraz użytkowanie floty autobusowej i pomocniczej.

Całkowite zużycie energii w 2025 r. wyniosło 49 956,72 MWh.

Zużycie energii i koszyk energetyczny	2025
1) Zużycie paliwa z węgla i produktów węglowych (MWh)	0
2) Zużycie paliwa z ropy naftowej i produktów naftowych (MWh)	9780,17
3) Zużycie paliwa z gazu ziemnego (MWh)	617,12
4) Zużycie paliwa z innych źródeł kopalnych (MWh)	0
5) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł kopalnych (MWh)	39549,83
6) Całkowite zużycie energii ze źródeł kopalnych (MWh) (obliczone jako suma wierszy 1–5)	49947,12
Udział źródeł kopalnych w całkowitym zużyciu energii (%)	99,98%
7) Zużycie energii ze źródeł jądrowych (MWh)	0
Udział zużycia energii ze źródeł jądrowych w całkowitym zużyciu energii (%)	0
8) Zużycie paliwa w przypadku źródeł odnawialnych, w tym biomasy (obejmujących również odpady przemysłowe i komunalne pochodzenia biologicznego, biogaz, wodór odnawialny itp.) (MWh)	0
9) Zużycie zakupionych lub pozyskanych energii elektrycznej, ciepła, pary wodnej i chłodzenia ze źródeł odnawialnych (MWh)	0
10) Zużycie energii odnawialnej produkowanej samodzielnie bez użycia paliwa (MWh)	9,6
11) Całkowite zużycie energii odnawialnej i niskoemisyjnej (MWh) (obliczone jako suma wierszy 8–10)	9,6
Udział źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii (%)	0,02%
Całkowite zużycie energii (MWh) (obliczone jako suma wierszy 6, 7 i 11)	49956,72

W 2025 r. dominującą część zużycia energii stanowiła energia ze źródeł kopalnych, której udział wyniósł 99,98% całkowitego zużycia energii. Zużycie energii odnawialnej wyniosło 9,60 MWh, co odpowiadało 0,02% całkowitego zużycia energii. Energia odnawialna obejmowała energię elektryczną wyprodukowaną samodzielnie z instalacji fotowoltaicznej i użytą na potrzeby własne Spółki.

Energia elektryczna wyprodukowana z instalacji fotowoltaicznej i zużyta bezpośrednio przez Spółkę została ujęta jako energia odnawialna produkowana samodzielnie bez użycia paliwa. Energia oddana do sieci nie została wykazana jako redukcja emisji ani jako uniknięte emisje.

Intensywność energetyczna

Spółka prowadzi działalność w sektorze transportu, zaliczanym do sektorów o wysokim wpływie na klimat. W związku z tym zaprezentowano intensywność zużycia energii w odniesieniu do przychodów.

Wskaźnik	2025
Całkowite zużycie energii [MWh]	49 956,72
Przychody [PLN]	351 610 828,80
Intensywność energetyczna [MWh / 1 mln PLN przychodu]	142,08

Intensywność energetyczna w 2025 r. wyniosła 142,08 MWh / 1 mln PLN przychodu.

Podstawa danych i założenia

Dane dotyczące zużycia energii pochodziły z faktur, rozliczeń dostawców energii, danych dotyczących energii trakcyjnej, ewidencji paliw oraz dokumentów wewnętrznych Spółki. W przypadku jednego lokalu mieszkalnego wynajmowanego na potrzeby zakwaterowania pracowników, dla którego Spółka nie posiadała odrębnych rozliczeń mediów, zużycie energii oszacowano na podstawie powierzchni lokalu, okresu użytkowania oraz benchmarków GUS dla gospodarstw domowych. Lokal został ujęty w granicach organizacyjnych zgodnie z podejściem kontroli operacyjnej.

[E1-6] EMISJE GAZÓW CIEPLARNIANYCH ZAKRESÓW 1, 2 I 3 BRUTTO ORAZ CAŁKOWITE EMISJE GAZÓW CIEPLARNIANYCH

Emisje GHG brutto

Obliczenia emisji gazów cieplarnianych przeprowadzono dla Zakresu 1, Zakresu 2 i Zakresu 3 zgodnie z podejściem GHG Protocol. Granice organizacyjne ustalono zgodnie z podejściem kontroli operacyjnej.

Całkowita emisja gazów cieplarnianych Koleje Małopolskie sp. z o.o. w 2025 r. wyniosła:

Kategoria	Emisje GHG [t CO ₂ e]
Całkowita emisja Zakres 1	2 809,33
Zakres 1 Emisje czynników chłodniczych	156,00
Zakres 1 Spalanie mobilne	2 528,13
Zakres 1 Spalanie stacjonarne	125,20
Całkowita emisja Zakres 2 metodą lokalizacyjną	21 853,17
Całkowita emisja Zakres 2 metodą rynkową	31 927,07
Zakres 2 Energia elektryczna	31 894,76
Zakres 2 Energia cieplna	32,32
Całkowita emisja Zakres 3	20 753,68
Zakres 3 Towary i usługi	10 742,54
Zakres 3 Dobra kapitałowe	1 005,85
Zakres 3 Inne emisje związane z paliwami	7 793,24
Zakres 3 Transport i dystrybucja (upstream)	0,32
Zakres 3 Odpady	65,89
Zakres 3 Podróże służbowe	12,69
Zakres 3 Dojazdy pracowników	1 133,14
Zakres 3 Aktywa dzierżawione od innych podmiotów	-
Zakres 3 Transport i dystrybucja (downstream)	-
Zakres 3 Przetwarzanie sprzedanych produktów	-
Zakres 3 Użytkowanie sprzedanych produktów	-
Zakres 3 Obróbka końcowa sprzedanych produktów	-
Zakres 3 Aktywa dzierżawione innym podmiotom	-
Zakres 3 Franczyzy	-
Zakres 3 Inwestycje	-
Całkowita emisja GHG (metoda lokalizacyjna)	45 416,18
Całkowita emisja GHG (metoda rynkowa)	55 490,08

W metodzie lokalizacyjnej Zakres 2 odpowiadał za 46,93% całkowitych emisji, Zakres 3 za 47,05%, a Zakres 1 za 6,02%. W metodzie rynkowej największy udział miał Zakres 2, który odpowiadał za 56,37% całkowitych emisji.

Zakres 1

Zakres 1 obejmuje bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych ze źródeł pozostających pod kontrolą operacyjną Spółki. W 2025 r. emisje Zakresu 1 wyniosły 2 809,33 t CO₂e.

Zakres 2

Zakres 2 obejmuje emisje pośrednie związane z zakupioną energią elektryczną i ciepłem. W przypadku Spółki obejmuje on przede wszystkim energię trakcyjną, energię zużywaną w budynkach, zapleczu technicznym, punktach sprzedażowych, powierzchniach wynajmowanych oraz zakupione ciepło.

Emisje z energii elektrycznej obliczono dwiema metodami: lokalizacyjną oraz rynkową. W metodzie lokalizacyjnej zastosowano wskaźnik KOBiZE, natomiast w metodzie rynkowej zastosowano wskaźnik residual mix AIB. Dla ciepła sieciowego zastosowano wskaźnik oparty na danych URE.

W Zakresie 2 uwzględniono również szacunkowe zużycie energii dla lokalu mieszkalnego wynajmowanego na potrzeby zakwaterowania pracowników. Ze względu na brak odrębnych rozliczeń mediów zużycie oszacowano na podstawie powierzchni lokalu, okresu użytkowania oraz benchmarków GUS.

Zakres 3

Zakres 3 obejmuje pozostałe emisje pośrednie w łańcuchu wartości Spółki. Całkowite emisje Zakresu 3 w 2025 r. wyniosły 20 753,68 t CO₂e.

Największą kategorią Zakresu 3 były zakupione towary i usługi, które odpowiadały za 10 742,54 t CO₂e, tj. 51,76% emisji Zakresu 3. Drugą największą kategorią były inne emisje związane z paliwami i energią, które wyniosły 7 793,24 t CO₂e, tj. 37,55% emisji Zakresu 3.

Do obliczeń Zakresu 3 włączono kategorie istotne dla modelu działalności Spółki oraz te, dla których dostępne były dane pozwalające na racjonalne oszacowanie emisji. W przypadku zakupionych towarów i usług, dóbr kapitałowych oraz usług podwykonawców autobusowych zastosowano metodę wydatkową opartą na wskaźnikach EXIOBASE 2019, przeliczonych na PLN i skorygowanych inflacyjnie do 2025 r.

Kategorie downstream związane z przetwarzaniem, użytkowaniem i końcem życia sprzedanych produktów uznano za niedotyczące działalności Spółki, ponieważ Spółka świadczy usługi przewozowe i nie wprowadza na rynek produktów materialnych wymagających dalszego użytkowania lub zagospodarowania przez klientów.

Wskaźnik	Wartość
Przychód [PLN]	351 610 828,80
Całkowita emisja GHG – metoda lokalizacyjna [t CO ₂ e]	45 416,18
Całkowita emisja GHG – metoda rynkowa [t CO ₂ e]	55 490,08
Intensywność emisji – location-based [t CO ₂ e / 1 mln PLN]	129,17
Intensywność emisji – market-based [t CO ₂ e / 1 mln PLN]	157,82

Intensywność emisji GHG w 2025 r. wyniosła 129,17 t CO₂e / 1 mln PLN przychodu według metody lokalizacyjnej oraz 157,82 t CO₂e / 1 mln PLN przychodu według metody rynkowej.

Podstawa obliczeń

Emisje obliczono na podstawie danych aktywnościowych oraz tam, gdzie dane ilościowe nie były dostępne, metod szacunkowych lub wydatkowych. Główne źródła danych obejmowały faktury, ewidencje paliw i energii, dane o energii trakcyjnej, rejestry księgowe, BDO, rejestry delegacji oraz ankietę dotyczącą dojazdów pracowników.

W obliczeniach zastosowano następujące źródła wskaźników emisji: DEFRA 2025 dla paliw, odpadów, podróży służbowych, dojazdów pracowników i czynników chłodniczych; KOBIZE dla energii elektrycznej w metodzie lokalizacyjnej; AIB residual mix dla energii elektrycznej w metodzie rynkowej; URE dla ciepła sieciowego; EXIOBASE 2019 dla obliczeń wydatkowych Zakresu 3; oraz ADEME jako źródło uzupełniające.

Nie stosowano kompensacji emisji, kredytów węglowych ani unikniętych emisji w celu obniżenia raportowanych emisji GHG. Energia oddana do sieci z instalacji fotowoltaicznej lub z odzysku energii trakcyjnej nie została wykazana jako redukcja emisji.



ESRS E2 – Zanieczyszczenie

[E2-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM

Na dzień 31 grudnia 2025 r. Spółka nie posiadała sformalizowanych, odrębnych polityk w zakresie zanieczyszczenia powietrza, wody, gleby czy mikrodrobin plastiku. Zarządzanie tymi obszarami odbywa się na poziomie procedur operacyjnych i instrukcji stanowiskowych.

Spółka zarządza substancjami chemicznymi poprzez obowiązkowe zapoznavanie pracowników z Kartami Charakterystyki (SDS) oraz etykietami środków.

Spółka dąży do minimalizacji emisji szkodliwych substancji do atmosfery poprzez rygorystyczne przestrzeganie norm emisyjnych floty autobusowej.

[E2-2] DZIAŁANIA I ZASOBY ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM

Rok 2025 stanowił dla „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. okres budowania solidnych fundamentów pod systemowe zarządzanie zanieczyszczeniami. Kluczowym krokiem w tym procesie było powołanie w czerwcu 2025 roku odrębnego stanowiska ds. ochrony środowiska. Decyzja ta umożliwiła Spółce przejście od działań rozproszonych do systematycznej analizy skali emisji oraz kompleksowej oceny wpływu bieżącej działalności operacyjnej na otoczenie przyrodnicze. Dzięki wyznaczeniu osoby odpowiedzialnej za obszar ochrony środowiska, Spółka zyskała zdolność do precyzyjnego monitorowania ryzyk środowiskowych oraz planowania działań naprawczych i zapobiegawczych.

W obszarze ograniczania zanieczyszczeń powietrza „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. konsekwentnie realizują podejście do modernizacji taboru, której nadrzędnym celem jest minimalizacja emisji tlenków azotu (NOx) oraz pyłów zawieszonych (PM). Obecnie 100% własnej floty autobusowej, obsługującej Małopolskie Linie Dostawowe, spełnia wysokie normy emisyjne Euro 5 i Euro 6, przy czym aż 48 jednostek reprezentuje najnowocześniejszy standard Euro 6. Działania te są uzupełniane przez ambitne projekty inwestycyjne, czego dowodem jest zawarcie w 2025 roku umów na dostawę 20 pojazdów całkowicie zeroemisyjnych, zasilanych energią elektryczną oraz wodorem. Inwestycje te pozwolą na całkowitą eliminację emisji spalin na wybranych liniach komunikacyjnych w nadchodzących latach.

Spółka aktywnie działa na rzecz ograniczania tzw. niskiej emisji oraz smogu w województwie małopolskim poprzez stymulowanie zmiany nawyków transportowych mieszkańców. Przykładowym elementem tej strategii są cykliczne akcje promujące transport zbiorowy jako ekologiczną alternatywę dla samochodów osobowych. Przykładowe akcje:

- Międzynarodowy Dzień bez Samochodu – co roku, 22 września, Spółka oferuje pasażerom specjalny bilet za symboliczne 1 zł, uprawniający do nieograniczonych przejazdów pociągami oraz autobusami MLD. Działanie to ma charakter edukacyjny i służy

popularyzacji transportu publicznego jako ekologicznego nawyku transportowego wśród mieszkańców regionu. Długofalowa zmiana nawyków pasażerów przekłada się na obniżenie emisji zanieczyszczeń powietrza (szczególnie pyłów PM2.5, PM10 oraz tlenków azotu) w korytarzach transportowych.

- Oferta feryjna – w okresach wzmożonego ruchu turystycznego, takich jak ferie zimowe, Spółka wprowadza preferencyjne stawki (np. bilet za 1 zł dla dzieci i młodzieży). Poprzez budowanie nawyków korzystania z ekologicznych środków transportu u najmłodszych grup pasażerów, Spółka dąży do ograniczenia napływu samochodów do regionów górskich i turystycznych, chroniąc tym samym obszary o wysokich walorach przyrodniczych przed nadmiernym zanieczyszczeniem spalinami.

Spółka wykazuje również proaktywne podejście do zarządzania substancjami potencjalnie niebezpiecznymi. W ramach procesów zakupowych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. dobrowolnie decydują się na wybór środków chemicznych o zredukowanym wpływie na środowisko. Przykładem takich działań jest stosowanie biodegradowalnych preparatów czyszczących w Punkcie Techniczno-Eksploatacyjnym (PTE) (w 2025 roku stanowiły one ok. 10% wszystkich zużywanych środków czyszczących) oraz wybór płynów eksploatacyjnych o obniżonej emisyjności. Dane o zużyciu środków biodegradowalnych stanowią punkt odniesienia do monitorowania skuteczności działań redukcyjnych w kolejnych okresach.

Oddziaływanie Spółki na rzecz czystego środowiska obejmuje również jej łańcuch wartości. Poprzez definiowanie Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SWZ), „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. aktywnie kształtują standardy ekologiczne swoich dostawców. Wymóg spełniania najwyższych norm emisyjnych dla dostarczanych pojazdów i komponentów jest stałym i kluczowym elementem procesów przetargowych. Takie podejście nie tylko gwarantuje wysoką jakość floty, ale również stymuluje partnerów biznesowych do wdrażania innowacji i rozwiązań przyjaznych środowisku, co przekłada się na realną redukcję zanieczyszczeń w całym cyklu życia produktu.

[E2-3] CELE ZWIĄZANE Z ZANIECZYSZCZENIEM

Spółka nie posiadała w 2025 r. mierzalnych celów w zakresie zanieczyszczeń. Wszystkie podejmowane działania miały charakter dobrowolny i wynikały z dbałości o standardy operacyjne.

Rozpoczęcie współpracy z zewnętrznym partnerem w zakresie inwentaryzacji danych ESG w 2025 r. stanowi punkt wyjścia do wyznaczenia celów opartych na twardych danych, co zostanie ujęte w planach operacyjnych na lata 2026–2031.

[E2-4] ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA, WODY I GLEBY

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. systematycznie monitorują swój wpływ na jakość komponentów środowiskowych, co znajduje odzwierciedlenie w raportowaniu emisji do bazy Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBIZE). Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza są procesy spalania paliw w pojazdach floty autobusowej Małopolskich Linii Dostawczych oraz w pojazdach służbowych.

W zakresie ochrony powietrza, Spółka skutecznie minimalizuje emisję tlenków azotu (NO_x) oraz pyłów zawieszonych (PM) poprzez konsekwentną realizację restrykcyjnej polityki flotowej. Opiera się ona w przeważającej większości na eksploatacji pojazdów spełniających najwyższe normy emisyjne Euro 5 oraz Euro 6, co pozwala na znaczące ograniczenie uwalniania szkodliwych substancji do atmosfery w porównaniu do standardowych rozwiązań transportowych. Dzięki tym działaniom, w całym roku raportowym 2025 Spółka nie odnotowała żadnych przekroczeń dopuszczalnych norm emisji, działając w pełnej zgodności z posiadanymi pozwoleniami środowiskowymi oraz dbając o jakość powietrza w regionie.

W zakresie ochrony zasobów wodnych oraz gleby, „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. stosują techniczne środki zapobiegawcze, mające na celu minimalizację ryzyka przypadkowego skażenia gruntu. Na terenach eksploatowanych zapleczy technicznych wykorzystywane są systemy separacji substancji ropopochodnych, poddawane regularnym przeglądom i konserwacji, co zapewnia skuteczną barierę chroniącą sieć kanalizacyjną. Przykładowym elementem infrastruktury ochrony wód jest nowoczesna myjnia taboru w Punkcie Techniczno-Exploatacyjnym (PTE) w Krakowie. Urządzenie to zostało zaprojektowane do pracy w obiegu zamkniętym z systemem recyrkulacji wody, co pozwala na ograniczenie poboru wody z sieci oraz minimalizację ilości generowanych ścieków technologicznych.

Potwierdzeniem wysokich standardów operacyjnych Spółki w 2025 roku jest fakt, że w żadnej z lokalizacji nie wystąpiły incydenty środowiskowe, awarie techniczne ani wycieki substancji niebezpiecznych, które mogłyby negatywnie wpłynąć na stan wód powierzchniowych, podziemnych lub gruntów.

Emisje zanieczyszczeń powietrza (wybrane)	Jednostka	Suma	W tym źródła mobilne (flota)	W tym źródła stacjonarne
Tlenki azotu (NO _x)	kg	26 797,51	26 712,00	85,51
Pyły zawieszone (PM)	kg	569,07	568,00	1,07
Tlenki siarki (SO _x)	kg	17,42	16,50	0,92
Tlenek węgla	kg	3 394,11	3 330,00	64,11
Benzo(a)piren	kg	0,0243318	0,0243300	0,0000018

Dane dotyczące emisji zanieczyszczeń powietrza zostały opracowane w oparciu o metodologię mieszaną. Emisje ze źródeł stacjonarnych (kocioł gazowy i agregat na PTE) pochodzą bezpośrednio z raportu KOBIZE za rok 2025. Emisje ze źródeł mobilnych (flota autobusowa MLD oraz pojazdy służbowe) zostały obliczone metodą wskaźnikową, bazując na masie zużytego paliwa wykazanej w sprawozdawczości o wysokości należnych opłat za korzystanie ze środowiska oraz wskaźnikach emisyjności KOBIZE dla silników spalinowych (przy czym dla pojazdów spełniających normę EURO 6 przyjęto współczynniki właściwe dla normy EURO 5)

[E2-5] SUBSTANCJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE I SUBSTANCJE WZBUDZAJĄCE SZCZEGÓLNIE DUŻE OBAWY

W ramach codziennej działalności operacyjnej związanej z serwisowaniem taboru oraz utrzymaniem czystości jednostek, Spółka wykorzystuje specjalistyczne preparaty chemiczne. Nadzór nad tym obszarem opiera się na analizie Kart Charakterystyki (SDS) stosowanych środków, co pozwala na monitorowanie ich składu pod kątem obecności substancji niebezpiecznych zgodnie z rozporządzeniem REACH.

Spółka realizuje cel minimalizacji uwalniania substancji potencjalnie niebezpiecznych poprzez preferowanie preparatów o obniżonej emisyjności. Działania te obejmują zarówno dobór płynów eksploatacyjnych, jak i specjalistycznych środków czyszczących stosowanych w procesach technicznych. W 2025 roku Spółka prowadziła ewidencję zużycia preparatów chemicznych, co znajduje odzwierciedlenie w sprawozdawczości dotyczącej opłat za korzystanie ze środowiska. Do kluczowych grup substancji wykorzystywanych w procesach pomocniczych należą:

Środki myjące i czyszczące: Spółka zużyła łącznie ok. 4130 kg specjalistycznych środków, z czego istotną część stanowi kwas ortofosforowy (530 kg) wykorzystywany w procesach technologicznych.

Płyny eksploatacyjne: Wykorzystano ponad 6000 kg zimowego i letniego płynu do spryskiwaczy, zawierającego alkohole alifatyczne, przy czym Spółka monitoruje emisję tych związków do atmosfery.

Preparaty specjalistyczne: W ramach utrzymania taboru zużyto 74 kg środków do usuwania graffiti, zawierających m.in. metoksypropanol oraz etanolaminę.

Obecnie Spółka nie posiada odrębnego, sformalizowanego procesu systemowej weryfikacji wszystkich zakupywanych środków chemicznych pod kątem listy kandydackiej Europejskiej Agencji Chemikaliów (ECHA). Nadzór nad tym obszarem jest realizowany w oparciu o standardowe wymogi rozporządzenia REACH oraz bieżącą kontrolę Kart Charakterystyki (SDS).

[E2-6] PRZEWIDYWANE SKUTKI FINANSOWE WYNIKAJĄCE Z RYZYK I SZANS ZWIĄZANYCH Z ZANIECZYSZCZENIEM

W wyniku przeprowadzonego procesu oceny podwójnej istotności Spółka nie zidentyfikowała istotnych ryzyk finansowych ani potencjalnych szans związanych z zanieczyszczeniem środowiska.

Z uwagi na brak zidentyfikowanych znaczących ryzyk i szans w tym obszarze Spółka nie wykazuje przewidywanych skutków finansowych oraz nie dokonuje ujawnień w zakresie ich szacunków monetarnych. Takie podejście jest w pełni spójne z wynikami analizy podwójnej istotności przedstawionej w ogólnej części niniejszego Sprawozdania i odzwierciedla aktualny profil ryzyka organizacji w obszarze zanieczyszczeń.



ESRS E5 – Wykorzystanie zasobów i gospodarka o obiegu zamkniętym

[E5-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW I GOZ

W 2025 r. Spółka rozpoczęła prace nad sformalizowaną polityką zagospodarowania odpadów, której finalizacja i wdrożenie planowane jest do końca roku 2026. Obecnie zarządzanie tym obszarem opiera się na przepisach ogólnych (m.in. Ustawa o odpadach) oraz wewnętrznych instrukcjach operacyjnych.

[E5-2] DZIAŁANIA I ZASOBY ZWIĄZANE Z GOZ

W 2025 r. „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. realizowały szereg działań wpisujących się w hierarchię postępowania z odpadami, ze szczególnym uwzględnieniem odzysku i zapobiegania powstawaniu odpadów.

Działania wspierające pozytywny wpływ i efektywność zasobową

Spółka koncentruje się na wydłużaniu cyklu życia taboru, co stanowi fundament gospodarki cyrkularnej w transporcie. Kluczowym elementem tej strategii jest rozwój własnego zaplecza technicznego, obejmującego Punkt Techniczno-Eksploatacyjny (PTE) w Krakowie oraz realizowaną inwestycję w Punkt Utrzymania Taboru (PUT) w Oświęcimiu. Prowadzenie regularnych przeglądów na poziomach od P1 do P5 oraz planowe modernizacje pozwalają na utrzymanie pojazdów w wysokiej sprawności technicznej przez wiele lat, co bezpośrednio ogranicza konieczność przedwczesnego zakupu nowych jednostek i zużycia surowców pierwotnych.

Pozytywny wpływ na środowisko Spółka buduje również poprzez cyfryzację procesów sprzedażowych. Rozwój kanałów online, takich jak aplikacja iMKA czy platforma KOLEO, doprowadził do istotnego udziału sprzedaży bez użycia papieru w ogólnym wolumenie biletów. W 2025 roku w segmencie kolejowym bilety elektroniczne stanowiły 42% sprzedaży (przy 58% biletów tradycyjnych), natomiast w segmencie Małopolskich Linii Dostawowych (MLD) udział ten wyniósł 7% (przy 93% biletów tradycyjnych). Systematyczne przesuwanie ciężaru sprzedaży w stronę kanałów cyfrowych realnie redukuje zużycie zasobów drzewnych. Dodatkowo, w procesach technologicznych Spółka stawia na oszczędność wody, wykorzystując w myjni taboru kolejowego układ zamknięty z recyrkulacją, co pozwala na wielokrotne wykorzystanie tego samego zasobu w procesie czyszczenia pojazdów.

Działania mitygujące negatywny wpływ i zarządzanie odpadami

Równolegle „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. podejmują intensywne działania mające na celu ograniczenie ilości wytwarzanych odpadów oraz zapewnienie ich prawidłowego zagospodarowania. Spółka wdrożyła model zarządzania materiałami eksploatacyjnymi,

polegający na wykorzystaniu wielorazowych czyściw tekstylnych w systemie zamkniętym. Dzięki współpracy z wyspecjalizowanym partnerem, brudne czyściwa są odbierane, prane i ponownie wprowadzane do użytku, co eliminuje powstawanie trudnego w utylizacji odpadu niebezpiecznego. W obszarze serwisowym Spółka dba o to, aby kluczowe strumienie odpadów trafiały do profesjonalnego odzysku i recyklingu. Dotyczy to w szczególności odpadów metalowych powstających w procesie toczenia zestawów kołowych, zużytych opon autobusowych, akumulatorów oraz przepracowanych olejów, które są poddawane procesom rafinacji. Działania mitygujące realizowane są również w codziennej pracy biurowej i technicznej poprzez selektywną zbiórkę odpadów komunalnych oraz dążenie do minimalizacji strat surowców w procesach warsztatowych. Wszystkie te aktywności mają na celu nie tylko spełnienie wymogów prawnych, ale przede wszystkim zmniejszenie śladu środowiskowego generowanego przez bieżącą działalność operacyjną Spółki.

[E5-3] CELE ZWIĄZANE Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW I GOZ

Spółka wyznaczyła dobrowolne cele operacyjne w obszarze GOZ, które są spójne z misją budowania nowoczesnego transportu.

Ambicje Spółki w obszarze GOZ:

Maksymalizacja stopnia odzysku oddawanych odpadów: Dążenie do przekazywania 100% odpadów przemysłowych o potencjale odzysku technicznego (np. przepracowane oleje, metale, zużyte opony, akumulatory).

Zmniejszenie ilości powstających odpadów: Wdrożenie monitoringu ilości i jakości powstających odpadów w Spółce.

Utrzymanie systemów cyrkularnych: Kontynuacja współpracy przy zachowaniu kalkulacji finansowej w modelach kaucyjnych i serwisowych (np. czyściwa tekstylne, regeneracja części).

[E5-4] ZASOBY WPROWADZANE

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. przykładają dużą wagę do systematycznego monitorowania zużycia kluczowych zasobów, które są niezbędne zarówno do bieżącego świadczenia usług transportowych, jak i do utrzymania wysokiej sprawności technicznej taboru.

Głównymi zasobami technicznymi wykorzystywanymi w procesach serwisowych taboru kolejowego oraz floty autobusowej są komponenty zamienne oraz płyny eksploatacyjne, w tym oleje silnikowe, przekładniowe i smary. Gospodarka tymi materiałami jest ściśle powiązana z harmonogramem przeglądów technicznych, co pozwala na kontrolę zużycia zasobów

niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa przewozów. Spółka monitoruje wykorzystanie tych zasobów w ramach bieżącej działalności zaplecza technicznego, dążąc do optymalizacji ich zużycia.

Ważnym elementem wdrażania zasad gospodarki cyrkularnej w procesach zakupowych Spółki jest wykorzystanie systemu czyściw wielorazowych. Dzięki rezygnacji z materiałów jednorazowego użytku na rzecz modelu usługowego, w którym tekstylia są wielokrotnie czyszczone i ponownie wprowadzane do obiegu, "Koleje Małopolskie" sp. z o.o. ograniczyły masę surowców wprowadzanych do organizacji. Takie podejście pozwala na uniknięcie generowania znacznych ilości odpadów już na etapie planowania zapotrzebowania na materiały pomocnicze.

Jednym z najistotniejszych zasobów technologicznych wykorzystywanych przez Spółkę jest woda, zużywana przede wszystkim w procesach mycia pojazdów kolejowych. Spółka monitoruje pobór wody i na jego podstawie określa wolumen odprowadzanych ścieków, który w 2025 roku wyniósł łącznie 4 023 m³. Z tej ilości 407 m³ przypadło na zaplecze biurowe przy ul. Wodnej 2, natomiast główny pobór w wysokości 3 616 m³ odnotowano w Punkcie Techniczno-Eksploatacyjnym (PTE) w Krakowie.

Mając na uwadze ochronę lokalnych zasobów wodnych, w Punkcie Techniczno-Eksploatacyjnym (PTE) w Krakowie zastosowano nowoczesny układ zamknięty z systemem recyrkulacji. Rozwiązanie to pozwala na odzysk wody z procesów mycia i jej ponowne wykorzystanie w kolejnych cyklach technologicznych. Mimo braku dedykowanego podlicznika dla samej instalacji myjni, Spółka szacuje na podstawie parametrów technicznych urządzenia, że system recyrkulacji pozwala na odzysk ok. 80% wody procesowej. Dzięki temu znaczna część zapotrzebowania technologicznego jest pokrywana z obiegu zamkniętego, co pozwala na zminimalizowanie poboru świeżej wody z sieci miejskiej do niezbędnego minimum i stanowi realny wkład Spółki w efektywność zasobową.

Poniżej przedstawiono dane związane z zasobami wprowadzonymi do Spółki w 2025 roku.

Zasoby wprowadzane do organizacji	Jednostka	Ilość w 2025
Łączna ilość pojazdów wprowadzonych do organizacji	Szt.	6
Łączna masa materiałów technicznych i biologicznych użytych w okresie sprawozdawczym*	Mg	b.d.
Wartość procentowa materiałów biologicznych (i biopaliw wykorzystywanych do celów innych niż energetyczne) wykorzystywanych do świadczenia usług przez Spółkę	%	0
Łączna masa materiałów wtórnie wykorzystywanych	Mg	0

Zasoby wprowadzane do organizacji	Jednostka	Ilość w 2025
Łączna ilość pojazdów wprowadzonych do organizacji	Szt.	6
Wartość procentowa materiałów wtórnie wykorzystanych	%	0

* W raportowanym okresie Spółka nie dysponowała systemową możliwością agregacji całkowitej masy zakupionych materiałów technicznych i biologicznych. Wynika to z uwarunkowań stosowanego systemu ewidencji zakupowej, który rejestruje liczbę nabywanych jednostek (szt.), natomiast nie gromadzi danych o masie lub objętości w formie ustrukturyzowanej, co uniemożliwia rzetelną kalkulację łącznej wagi (Mg) na potrzeby niniejszego sprawozdania. Dane dotyczące nośników energii (paliwa, energia elektryczna) zostały ujawnione w sekcji E1-5 zgodnie z wymaganiami standardu klimatycznego, aby uniknąć powielania punktów danych.

[E5-5] ZASOBY ODPROWADZANE

Gospodarka odpadami w Spółce opiera się na hierarchii sposobów postępowania z odpadami, ze szczególnym uwzględnieniem procesów odzysku i recyklingu. Strumienie zasobów odprowadzanych z organizacji generowane są przede wszystkim w toku bieżącej eksploatacji oraz procesów serwisowych taboru kolejowego i floty autobusowej.

W 2025 roku Spółka wytworzyła łącznie 28,937 Mg (ton) odpadów, z czego 26,826 Mg stanowiły odpady inne niż niebezpieczne, a 2,111 Mg odpady niebezpieczne.

Istotną grupę odpadów stanowią metale, których głównym źródłem w transporcie kolejowym są procesy toczenia zestawów kołowych oraz wymiana zużytych elementów mechanicznych. W roku raportowym masa wytworzonych odpadów żelaza i jego stopów (kod 12 01 01) wyniosła 18,70 Mg. Wytworzony złom metalowy jest systematycznie przekazywany uprawnionym podmiotom zewnętrznym, które poddają go procesom odzysku, co pozwala na ponowne wykorzystanie tych surowców w przemyśle hutniczym.

W ramach działań mających na celu wydłużenie cyklu życia zasobów, Spółka stosuje praktykę regeneracji wybranych podzespołów i komponentów technicznych. Zamiast kierowania zużytych elementów do procesów unieszkodliwiania, wybrane części są poddawane naprawom i odnowieniu, co umożliwia ich ponowne wykorzystanie operacyjne. Takie podejście pozwala na ograniczenie masy generowanych odpadów oraz redukcję zapotrzebowania na nowe komponenty zamienne.

Pozostałe odpady, w tym odpady opakowaniowe oraz wielkogabarytowe (0,64 Mg), podlegają selektywnej zbiórce. Spółka dąży do minimalizacji ich ilości poprzez współpracę z dostawcami oraz dbałość o właściwą segregację, co umożliwia ich sprawne przekazanie do recyklingu. Wszystkie procesy związane z odprowadzaniem odpadów innych niż komunalne są ewidencjonowane w systemie BDO, co zapewnia pełną identyfikowalność strumieni zasobów opuszczających organizację.

[E5-6] PRZEWIDYWANE SKUTKI FINANSOWE WYNIKAJĄCE Z RYZYK I SZANS ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM ZASOBÓW I GOSPODARKĄ O OBIEGU ZAMKNIĘTYM

W wyniku przeprowadzonego procesu oceny podwójnej istotności Spółka nie zidentyfikowała istotnych ryzyk finansowych ani potencjalnych szans związanych z wykorzystaniem zasobów i gospodarką o obiegu zamkniętym.

Z uwagi na brak zidentyfikowanych znaczących ryzyk i szans w tym obszarze Spółka nie wykazuje przewidywanych skutków finansowych oraz nie dokonuje ujawnień w zakresie ich szacunków monetarnych. Takie podejście jest w pełni spójne z wynikami analizy podwójnej istotności przedstawionej w ogólnej części niniejszego Sprawozdania i odzwierciedla aktualny profil ryzyka organizacji w obszarze wykorzystania zasobów i gospodarki o obiegu zamkniętym.



ESRS S1 – Własne zasoby pracownicze

[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM

Ujawnienie obejmuje wszystkie osoby, które należą do własnych zasobów pracowniczych, na które „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. wywiera istotny wpływ.

Własne zasoby pracownicze jednostki, na które model biznesowy oraz działalność operacyjna wywierają istotny wpływ, obejmują wyłącznie pracowników zatrudnionych bezpośrednio przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

Zasoby te tworzą w szczególności pracownicy związani z realizacją kolejowych przewozów pasażerskich, w tym maszyniści, drużyny konduktorskie oraz pracownicy odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Istotną grupę stanowią również pracownicy zaplecza technicznego i utrzymaniowego, odpowiadający za sprawność, niezawodność oraz bezpieczeństwo eksploatowanego taboru. Ponadto w skład własnych zasobów pracowniczych wchodzi pracownicy administracyjni, planistyczni i zarządcy, realizujący zadania z zakresu planowania przewozów, obsługi pasażerów, zarządzania kapitałem ludzkim, finansów, zakupów oraz zgodności regulacyjnej.

Spółka nie korzysta z pracy osób samozatrudnionych ani z osób zapewnianych przez podmioty trzecie prowadzące działalność związaną z zatrudnieniem – wszystkie kluczowe funkcje operacyjne i wspierające realizowane są przez pracowników spółki.

W odniesieniu do własnych zasobów pracowniczych pozytywne wpływy wynikają m.in. z zapewniania stabilnych i bezpiecznych warunków zatrudnienia, wspierania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników poprzez działania z zakresu BHP oraz tworzenia sprawiedliwego środowiska pracy opartego na zasadach równego traktowania i równych szans rozwoju. Dodatkowo Spółka wspiera dobrostan pracowników poprzez oferowanie benefitów pozapłacowych, przyczyniając się do poprawy jakości ich życia i satysfakcji z pracy.

Istotne ryzyka związane są przede wszystkim z zapewnieniem ciągłości operacyjnej Spółki. Obejmują one możliwość wystąpienia strajków i sporów zbiorowych, trudności w pozyskiwaniu wykwalifikowanych pracowników oraz ryzyko luki pokoleniowej wynikającej z przechodzenia na emeryturę pracowników wykonujących kluczowe funkcje, w szczególności maszynistów i mechaników.

Wpływy oraz ryzyka związane z własnymi zasobami pracowniczymi zostały szczegółowo opisane w rozdziale „Informacje ogólne” (ESRS 2).

W ramach działalności Spółki nie zidentyfikowano operacji lub lokalizacji narażonych na występowanie pracy przymusowej, pracy dzieci lub handlu ludźmi.

[SI-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z WŁASNYMI ZASOBAMI PRACOWNICZYMI

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. wskazuje, że na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania nie przyjęła jeszcze wszystkich polityk wymaganych w ramach aktualnych standardów raportowania w obszarze zrównoważonego rozwoju. Wynika to z etapowego podejścia do porządkowania i rozwijania ram zarządczych oraz dostosowywania regulacji wewnętrznych do rozszerzonych wymogów sprawozdawczych. W kolejnych okresach planowane jest stopniowe uzupełnianie brakujących elementów, w szczególności w zakresie sformalizowania zasad współpracy z pracownikami oraz dalszego uporządkowania obszaru zgłaszania wątpliwości i potrzeb.

Spółka nie posiada odrębnej polityki dotyczącej praw człowieka, w szczególności odnoszącej się do zakazu handlu ludźmi, pracy przymusowej lub obowiązkowej oraz pracy dzieci. Wynika to z przyjętego podejścia, zgodnie z którym poszczególne obszary są regulowane w ramach obowiązujących przepisów prawa oraz istniejących opisanych poniżej regulacji i procesów wewnętrznych. Spółka nie posiada odrębnego procesu monitorowania zgodności z Wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka, Deklaracją MOP dotyczącą podstawowych zasad i praw w pracy ani Wytycznymi OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych. Spółka nie deklaruje formalnej zgodności swoich polityk z tymi instrumentami.

Jednocześnie Spółka posiada zestaw formalnie przyjętych regulacji wewnętrznych, które stanowią podstawę zarządzania wpływami, ryzykami i szansami związanymi z własnymi zasobami pracowniczymi. Kluczowe rozwiązania w tym obszarze obejmują w szczególności poniższe dokumenty (zwane dalej łącznie „politykami”):

- *Regulamin Pracy* odnosi się w szczególności do następujących istotnych wpływów: bezpieczeństwo zatrudnienia, równowaga między życiem zawodowym a prywatnym, praca w porze nocnej, bezpieczeństwo i higiena pracy, równe traktowanie oraz przeciwdziałanie dyskryminacji.
- *Regulamin Wynagradzania* odnosi się do istotnych wpływów związanych z bezpieczeństwem zatrudnienia, adekwatnym i przejrzystym wynagrodzeniem, równością wynagrodzeń za pracę o takiej samej wartości oraz stabilnością dochodów pracowników.
- *Regulamin Organizacyjny* odnosi się do wpływów związanych z klarownym podziałem odpowiedzialności, stabilnością organizacyjną oraz dialogiem wewnętrznym.
- *Wewnętrzna Procedura Antymobbingowa* odnosi się w szczególności do istotnych wpływów związanych z zapewnieniem bezpiecznego i wolnego od przemocy psychicznej środowiska pracy, przeciwdziałaniem mobbingowi, ochroną godności pracowników oraz wdrażaniem mechanizmów umożliwiających zgłaszanie i rozpatrywanie przypadków niepożądanych zachowań.

Regulamin Pracy jest dokumentem wewnętrznym określającym zasady organizacji i porządku pracy oraz prawa i obowiązki pracowników i pracodawcy. Jego celem jest zapewnienie

prawidłowego funkcjonowania zakładu pracy przy jednoczesnym poszanowaniu praw pracowników oraz stworzenie bezpiecznych i stabilnych warunków wykonywania obowiązków służbowych, adekwatnych do specyfiki działalności kolejowej.

Regulamin Pracy definiuje w szczególności zasady nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy, organizację czasu pracy, systemy i rozkłady czasu pracy, w tym zasady pracy w porze nocnej oraz w dniach wolnych, zasady udzielania urlopów oraz usprawiedliwiania nieobecności, podstawowe zasady wynagradzania za pracę, zasady bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej, zakaz dyskryminacji w zatrudnieniu oraz zasady równego traktowania.

Pierwszorzędnym kryterium zatrudnienia i awansu są kwalifikacje, kompetencje i doświadczenie zawodowe pracownika. Każdy nowo zatrudniony pracownik zapoznawany jest z treścią Regulaminu pracy przed dopuszczeniem do pracy.

Za wdrożenie *Regulaminu Pracy* oraz nadzór nad jego stosowaniem odpowiada Zarząd Spółki, przy wsparciu Departamentu Zarządzania Zasobami Ludzkimi oraz kadry kierowniczej. Skuteczność regulaminu monitorowana jest poprzez bieżący nadzór, analizę zgłoszeń pracowniczych oraz ocenę zgodności praktyk organizacyjnych z przepisami prawa pracy.

Regulamin Wynagradzania reguluje zasady kształtowania wynagrodzeń pracowników, w tym struktury płac, system premiowania oraz przyznawania świadczeń pozapłacowych, obejmujących m.in. świadczenia socjalne oraz dostęp do szkoleń i rozwoju zawodowego. Celem dokumentu jest zapewnienie sprawiedliwego, przejrzystego i konkurencyjnego systemu wynagradzania, sprzyjającego stabilności zatrudnienia oraz motywacji pracowników.

Postanowienia *Regulaminu Wynagradzania* stosuje się do wszystkich pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę. Dokument wspiera realizację zasady równości wynagrodzeń kobiet i mężczyzn za pracę o takiej samej wartości oraz ogranicza ryzyka związane z nierównym traktowaniem w obszarze płac.

Za wdrożenie oraz nadzór nad *Regulaminem Wynagradzania* odpowiada Zarząd Spółki, przy wsparciu Departamentu Zarządzania Zasobami Ludzkimi. Skuteczność regulacji monitorowana jest poprzez analizę danych płacowych, rotacji pracowników oraz zgłaszanych uwag i wniosków.

Regulamin Organizacyjny określa strukturę organizacyjną spółki, podział odpowiedzialności oraz kompetencji poszczególnych komórek organizacyjnych, w tym jednostek odpowiedzialnych za prowadzenie dialogu społecznego. Dokument ten stanowi podstawę zarządzania ryzykiem organizacyjnym oraz wspiera przejrzystą i konstruktywną współpracę z pracownikami.

Wewnętrzna Procedura Antymobbingowa reguluje zasady przeciwdziałania mobbingowi i zwalczania jego skutków. Dokument określa tryb postępowania w przypadku zgłoszeń oraz zasady prowadzenia postępowań wyjaśniających.

Celem Procedury jest zapewnienie bezpiecznego, wolnego od przemocy psychicznej i nadużyć środowiska pracy, a także ochrona godności i praw pracowników oraz wzmacnianie kultury organizacyjnej opartej na szacunku i równości traktowania. Procedura ma również na celu minimalizowanie ryzyk związanych z występowaniem konfliktów i niepożądanych zachowań w relacjach pracowniczych.

Za wdrożenie oraz nadzór nad *Wewnętrzną Procedurą Antymobbingową* odpowiada Departament Zarządzania Zasobami Ludzkimi. Skuteczność regulacji monitorowana jest poprzez bieżącą ocenę jej funkcjonowania w praktyce, w szczególności analizę składanych skarg, uwag pracowników oraz potrzeb organizacyjnych związanych z zapewnieniem bezpiecznego i zgodnego z prawem środowiska pracy.

Zakres stosowania polityk obejmuje wszystkich pracowników Spółki, niezależnie od zajmowanego stanowiska, charakteru wykonywanej pracy czy przynależności związkowej, przy czym nie dotyczy pracowników podmiotów zewnętrznych. Polityki są komunikowane za pośrednictwem wewnętrznych kanałów komunikacji, w szczególności w procesie zatrudnienia oraz na wniosek pracowników, a ich wdrażanie realizowane jest poprzez regularne spotkania z Radą Pracowników (raz w miesiącu) oraz przedstawicielami związków zawodowych (w razie potrzeby), konsultacje oraz formalizowanie ustaleń w formie porozumień.

Dialog społeczny i zaangażowanie pracowników

Spółka prowadzi dialog społeczny, uznając pracowników oraz związki zawodowe za kluczowych interesariuszy. Celem działań podejmowanych w tym obszarze jest zapewnienie udziału pracowników w procesach konsultacyjnych oraz uwzględnianie ich perspektywy w podejmowaniu decyzji dotyczących warunków pracy i działalności organizacji.

Zasady współpracy opierają się na obowiązujących przepisach prawa oraz postanowieniach *Regulaminu pracy* i *Regulaminu organizacyjnego*, które określają kompetencje jednostek odpowiedzialnych za prowadzenie dialogu społecznego.

Wdrażanie zasad dialogu społecznego odbywa się poprzez regularne spotkania z przedstawicielami pracowników (Rada Pracowników oraz związki zawodowe), konsultacje oraz formalizowanie ustaleń w postaci porozumień, natomiast skuteczność podejmowanych działań podlega monitorowaniu poprzez ocenę stopnia realizacji uzgodnionych inicjatyw. Nadzór nad obszarem sprawuje Zarząd Spółki przy wsparciu Departamentu Zarządzania Zasobami Ludzkimi.

Bezpieczeństwo i higiena pracy

Spółka wdrożyła kompleksowy mechanizm zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy, który jest nierozdzielnie zintegrowany ze strukturalnymi i operacyjnymi ramami zintegrowanego *Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)* oraz *Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS)*, ustanowionych na podstawie rozporządzeń unijnych oraz krajowej *Ustawy o transporcie kolejowym*. Rozwiązania te opierają się na podejściu procesowym oraz są oparte na *Regulaminie*

pracy, Regulaminie organizacyjnym, Programie Poprawy Bezpieczeństwa Spółki na rok 2025 oraz powiązanych regulacjach wewnętrznych. Praktyczne warunki bezpiecznego wykonywania pracy są szczegółowo dookreślone w dedykowanych instrukcjach stanowiskowych i dokumentacji techniczno-ruchowej, instrukcjach BHP, ocenach ryzyka zawodowego oraz procedurach bezpieczeństwa dostosowanych do specyfiki działalności kolejowej.

Sama ocena ryzyka zawodowego na wszystkich stanowiskach pracy realizowana jest w oparciu o sformalizowaną *Procedurę P-08 SMS/MMS Zarządzanie ryzykiem zawodowym*. Procedura ta nakazuje obligatoryjne szacowanie ryzyka przy użyciu metody Risk Score. Do procesów oceny środowiska pracy systemowo włącza się identyfikację i analizę czynników ludzkich i organizacyjnych jak również analizę pomiarów czynników szkodliwych i uciążliwych takich jak np. hałas, drgania mechaniczne, pola elektromagnetyczne, natężenie oświetlenia, co pozwala na ciągłe wdrażanie adekwatnych środków ochrony.

Celem przyjętych rozwiązań jest:

- zapobieganie wypadkom przy pracy,
- ochrona zdrowia i życia pracowników,
- zapewnienie wysokich standardów bezpieczeństwa w działalności operacyjnej.

Bezpośredni nadzór nad stanem BHP, analizą zagrożeń zawodowych oraz realizacją kontroli warunków pracy w terenie sprawują dedykowane Stanowiska ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy, Ochrony Przeciwpowodziarowej (SB), które składają okresowe raporty z analizy stanu BHP bezpośrednio przed Zarządkiem Spółki.

Skuteczność działań w zakresie BHP podlega monitorowaniu w oparciu o kontrole warunków pracy, analizę zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz analizę wypadków przy pracy. Dokumentacja BHP jest dostępna dla pracowników zarówno w miejscu pracy, jak i za pośrednictwem wewnętrznych kanałów komunikacji.

Równe traktowanie, różnorodność i włączenie społeczne

Zarządzanie obszarem różnorodności oraz równego traktowania w zatrudnieniu w Spółce realizowane jest w oparciu o *Regulamin pracy* oraz obowiązujące przepisy prawa krajowego i regulacje Unii Europejskiej. Celem przyjętych zasad jest zapewnienie równego dostępu do zatrudnienia, szkoleń i rozwoju zawodowego, a także przeciwdziałanie wszelkim formom dyskryminacji, w tym molestowaniu, oraz wspieranie włączenia społecznego.

Przyjęte regulacje ustanawiają zasadę równego traktowania oraz jednoznaczny zakaz dyskryminacji w zatrudnieniu i wykonywaniu pracy, niezależnie od cech niezwiązanych z kwalifikacjami, kompetencjami lub obiektywnymi wymaganiami stanowiska. Obejmują one wszystkie prawnie określone przesłanki dyskryminacji, w tym w szczególności: pochodzenie rasowe i etniczne, tożsamość płciową, niepełnosprawność, wiek, religię, poglądy polityczne oraz pochodzenie narodowe lub społeczne. Jednocześnie Spółka nie wdrożyła szczególnych

zobowiązań ani działań dedykowanych grupom szczególnie narażonym na wykluczenie lub dyskryminację, w tym osobom z niepełnosprawnościami.

Zasady równego traktowania stosowane są na wszystkich etapach relacji pracowniczej, w szczególności w zakresie:

- rekrutacji i dostępu do zatrudnienia,
- przydzielania obowiązków służbowych,
- obiektywnych i transparentnych kryteriów w procesach oceny pracowników,
- dostępu do szkoleń i rozwoju zawodowego (wspieranego przez zindywidualizowany Program doskonalenia zawodowego pracowników),
- możliwości awansu,
- warunków pracy i wynagrodzenia
- organizacji czasu pracy i wypoczynku
- bezpieczeństwa i higieny pracy,
- rozwiązywania stosunku pracy.

Wdrażanie przyjętych przez Spółkę zasad realizowane jest poprzez procesy kadrowo-płacowe, decyzje organizacyjne oraz bieżący nadzór kadry kierowniczej, natomiast kluczowym narzędziem wspierającym identyfikację oraz reagowanie na przypadki naruszeń przyjętych zasad i zobowiązań jest *Procedura dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa i podejmowania działań następczych*. Określa ona zasady przyjmowania i weryfikacji zgłoszeń, prowadzenia postępowań wyjaśniających oraz wdrażania działań naprawczych. Stosowany mechanizm zapewnia poufność tożsamości osoby zgłaszającej, ochronę przed działaniami odwetowymi oraz bezstronność procesu rozpatrywania zgłoszeń. Więcej informacji na temat tego mechanizmu przedstawiono w ujawnieniu SI-3.

Regulacje dotyczące równego traktowania, różnorodności, włączenia społecznego oraz systemu zgłaszania naruszeń mają zastosowanie do wszystkich pracowników Spółki, niezależnie od zajmowanego stanowiska, i nie obejmują pracowników podmiotów zewnętrznych. Nadzór nad tym obszarem sprawuje Zarząd Spółki przy wsparciu Departamentu Zarządzania Zasobami Ludzkimi, kadry kierowniczej wszystkich szczebli oraz wyznaczonych osób odpowiedzialnych za obsługę zgłoszeń. Bieżące monitorowanie prowadzone jest przez Departament Zarządzania Zasobami Ludzkimi i obejmuje w szczególności analizę zgłoszeń pracowniczych, przegląd danych kadrowych oraz ocenę zgodności praktyk organizacyjnych z obowiązującymi regulacjami, co umożliwia ciągłe doskonalenie stosowanych rozwiązań.

[SI-2] PROCEDURY WSPÓŁPRACY Z WŁASNYMI ZASOBAMI PRACOWNICZYMI I PRZEDSTAWICIELAMI PRACOWNIKÓW W KWESTIACH WPŁYWÓW

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. prowadzi regularny i sformalizowany dialog z przedstawicielami pracowników, w tym ze związkami zawodowymi, obejmujący konsultacje w zakresie:

- warunków pracy,
- organizacji czasu pracy,
- bezpieczeństwa i higieny pracy,
- systemów wynagradzania oraz
- planowanych zmian organizacyjnych.

Konsultacje realizowane są cyklicznie, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz potrzebami operacyjnymi, a także doraźnie, w przypadku decyzji mogących istotnie wpłynąć na sytuację pracowników. Dialog prowadzony jest zarówno na poziomie całej organizacji, jak i w uzasadnionych przypadkach, w ramach poszczególnych jednostek organizacyjnych lub obszarów działalności.

Współpraca z pracownikami realizowana jest również w formie bezpośredniej komunikacji, poprzez bieżący kontakt z przełożonymi oraz wsparcie Departamentu Zarządzania Zasobami Ludzkimi. Pracownicy mają możliwość zgłaszania opinii, uwag i propozycji dotyczących warunków pracy, organizacji procesów, bezpieczeństwa oraz innych kwestii pracowniczych w ramach codziennej współpracy, spotkań roboczych oraz rozmów indywidualnych. Pozyskane informacje są analizowane i przekazywane do właściwych jednostek organizacyjnych, a następnie uwzględniane w procesach decyzyjnych na odpowiednich poziomach zarządzania.

Istotnym elementem systemu współpracy jest *Procedura dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa i podejmowania działań następczych*, umożliwiająca pracownikom zgłaszanie nieprawidłowości, w tym kwestii związanych z warunkami pracy, relacjami pracowniczymi, bezpieczeństwem oraz naruszeniami zasad równego traktowania.

W kontekście zmian organizacyjnych, w tym związanych z rozwojem działalności, modernizacją procesów oraz dostosowaniem do wymogów środowiskowych i klimatycznych, Spółka uwzględnia współpracę z pracownikami i ich przedstawicielami, w szczególności w zakresie potencjalnego wpływu na zatrudnienie, warunki pracy, potrzeby szkoleniowe oraz bezpieczeństwo i higienę pracy.

Spółka nie prowadzi dedykowanych działań ukierunkowanych na pozyskiwanie opinii pracowników należących do grup szczególnie narażonych na wpływy lub zagrożonych marginalizacją, takich jak kobiety czy osoby z niepełnosprawnościami.

Za zapewnienie efektywnej współpracy z pracownikami oraz uwzględnianie jej rezultatów w zarządzaniu Spółką odpowiada Zarząd, przy wsparciu Departamentu Zarządzania Zasobami

Ludzkimi, pełniącemu funkcję koordynacyjną w zakresie gromadzenia i analizy informacji zwrotnych oraz formułowania rekomendacji.

Spółka nie posiada globalnych porozumień ramowych z przedstawicielami pracowników w rozumieniu porozumień międzynarodowych.

[SI-3] PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA WĄTPLIWOŚCI PRZEZ WŁASNE ZASOBY PRACOWNICZE

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. wdrożyła rozwiązania umożliwiające zgłaszanie naruszeń oraz podejmowanie działań naprawczych w sytuacjach, w których wystąpił lub mógł wystąpić istotny negatywny wpływ na pracowników. Mechanizmy te służą identyfikacji nieprawidłowości, ograniczaniu ich skutków oraz zapobieganiu ich ponownemu wystąpieniu.

Podstawowym elementem przyjętego podejścia jest *Procedura dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa i podejmowania działań następczych*, stanowiąca formalny mechanizm składania i rozpatrywania zgłoszeń dotyczących potencjalnych lub faktycznych naruszeń praw pracowniczych. Pracownicy mają zapewniony dostęp do bezpiecznych i poufnych kanałów zgłaszania, obejmujących formę pisemną oraz elektroniczną. Dodatkowo pracownicy mogą zgłaszać wątpliwości i potrzeby do bezpośrednich przełożonych lub Departamentu Zarządzania Zasobami Ludzkimi, jak również korzystać z dialogu ze związkami zawodowymi i bieżącej komunikacji wewnętrznej.

Każde zgłoszenie podlega ustrukturyzowanemu procesowi analizy obejmującemu identyfikację charakteru sprawy, ocenę jej potencjalnego lub faktycznego wpływu na pracowników oraz określenie roli Jednostki w danym zdarzeniu. W zależności od wyników analizy podejmowane są adekwatne działania następcze, w tym środki naprawcze o charakterze organizacyjnym, proceduralnym lub dyscyplinującym. W przypadku potwierdzenia, że Spółka spowodowała lub przyczyniła się do negatywnego wpływu, działania ukierunkowane są na jego usunięcie lub złagodzenie oraz zapobieganie jego ponownemu wystąpieniu. W miarę możliwości pracownicy dokonujący zgłoszeń otrzymują również informacje zwrotne dotyczące przebiegu sprawy, z uwzględnieniem wymogów poufności i ochrony danych.

Jednostka gwarantuje ochronę danych osobowych osób zgłaszających oraz poufność przekazywanych informacji, co ma na celu zwiększenie zaufania do systemu i ograniczenie barier w korzystaniu z niego. System zgłaszania obejmuje również zasady ochrony osób dokonujących zgłoszeń przed działaniami odwetowymi. Ochrona ta obejmuje wszystkie osoby korzystające z kanałów zgłaszania, w tym przedstawicieli pracowników.

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. zapewnia bieżące monitorowanie zgłoszeń w ramach ustrukturyzowanego procesu obejmującego ich rejestrację, analizę, podejmowanie działań

następczych oraz dokumentowanie rozstrzygnięć. Skuteczność mechanizmów oceniana jest w ujęciu jakościowym, m.in. poprzez analizę liczby i charakteru zgłoszeń, sposobu ich rozpatrzenia oraz adekwatności działań następczych. Jednostka kładzie nacisk na dialog ze zgłaszającymi jako element procesu rozwiązywania spraw, przy jednoczesnym poszanowaniu praw pracowniczych i zgodności z przepisami prawa. Podejście to pozostaje spójne z zasadami skutecznych pozasądowych mechanizmów rozpatrywania skarg określonymi w Wytycznych ONZ. Odpowiedzialność operacyjna za funkcjonowanie systemu przypisana jest wyznaczonym osobom oraz Departamentowi Zarządzania Zasobami Ludzkimi, co wspiera transparentność i rozliczalność procesu.

Spółka zapewnia stałą dostępność informacji dotyczących funkcjonowania kanałów zgłaszania oraz zasad ich stosowania poprzez regulacje wewnętrzne i komunikację organizacyjną, umożliwiając pracownikom zapoznanie się z tymi rozwiązaniami oraz korzystanie z nich w razie potrzeby. Jednocześnie Spółka nie prowadzi obecnie odrębnego, sformalizowanego procesu okresowej oceny poziomu świadomości pracowników w zakresie funkcjonowania mechanizmów ani poziomu zaufania do dostępnych narzędzi zgłaszania.

Wszystkie kanały zgłaszania zostały ustanowione przez Spółkę i nie stanowią mechanizmów prowadzonych przez podmioty trzecie. Funkcjonują one w ramach wewnętrznego systemu zarządzania wpływami na zasoby pracownicze oraz ryzykami społecznymi.

Przyjęte podejście do mechanizmów zgłaszania nieprawidłowości i podejmowania działań naprawczych pozostaje zgodne z Wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka oraz Wytycznymi OECD w zakresie należytej staranności, w szczególności w odniesieniu do zapewnienia dostępnych, bezpiecznych i skutecznych mechanizmów rozpatrywania skarg oraz reagowania na nie w sposób proporcjonalny i skuteczny.

[S1-4] PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW NA WŁASNE ZASOBY PRACOWNICZE ORAZ STOSOWANIE PODEJŚĆ SŁUŻĄCYCH ZARZĄDZANIU ISTOTNYMI RYZYKAMI I WYKORZYSTYWANIU ISTOTNYCH SZANS ZWIĄZANYCH Z WŁASNYMI ZASOBAMI PRACOWNICZYMI ORAZ SKUTECZNOŚĆ TYCH DZIAŁAŃ

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania Koleje Małopolskie sp. z o.o. nie wdrożyła jeszcze wszystkich działań oczekiwanych w ramach rozwiniętego podejścia do zarządzania wpływami na własne zasoby pracownicze. Wynika to z trwającego procesu dostosowywania praktyk operacyjnych i zarządczych do rosnących wymagań w obszarze zrównoważonego rozwoju. Jednocześnie organizacja zakłada ich sukcesywne rozwijanie i dalsze porządkowanie w kolejnych okresach.

W roku sprawozdawczym Spółka nie zidentyfikowała istotnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze, które wymagałyby wdrożenia odrębnych, sformalizowanych środków naprawczych i ujawnienia ich wyników ilościowych. Jednocześnie Spółka podejmuje i planuje działania o charakterze systemowym i prewencyjnym, ukierunkowane na wzmacnianie rzeczywistych pozytywnych wpływów oraz mitygowanie ryzyk związanych z wpływem na własne zasoby pracownicze oraz zależności od nich, w szczególności w obszarach operacyjnym, prawnym i wizerunkowym.

Podejście to opiera się na bieżącym stosowaniu zasad wewnętrznych dotyczących warunków zatrudnienia, wynagradzania, czasu pracy, bezpieczeństwa i higieny pracy, równego traktowania oraz dialogu społecznego, a także na działaniach wspierających stabilność zatrudnienia, rozwój kompetencji i ciągłość działalności. Spółka uwzględnia również czynniki zewnętrzne, takie jak sytuacja na rynku pracy i zmiany demograficzne, które mogą wpływać na skalę ryzyk kadrowych. Podejmowane przez Spółkę działania wspierają również budowanie atrakcyjności pracodawcy oraz wzmacnianie stabilności zatrudnienia. Spółka, w ramach prowadzonych praktyk biznesowych i operacyjnych, stosuje rozwiązania mające na celu zapobieganie powstawaniu negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze, w szczególności poprzez przestrzeganie zasad dotyczących organizacji i czasu pracy, wynagradzania, BHP, równego traktowania oraz bieżący nadzór funkcji HR i kadry kierowniczej. W przypadku wystąpienia lub potencjalnego wystąpienia nieprawidłowości funkcjonują mechanizmy zgłaszania, analizy i podejmowania działań następnych. Praktyki zakupowe i sprzedażowe nie zostały zidentyfikowane jako istotne źródło wpływów na własne zasoby pracownicze.

W roku raportowym działania w obszarze warunków zatrudnienia obejmowały w szczególności zapewnienie stabilnych i zgodnych z przepisami warunków pracy, realizację obowiązków pracodawcy w zakresie czasu pracy, urlopów i świadczeń pracowniczych, a także funkcjonowanie systemu świadczeń socjalnych. Ich celem było przeciwdziałanie rotacji kadr, niezadowolenia pracowników oraz potencjalnych sporów pracowniczych. Działania te objęły wszystkie zasoby pracownicze Spółki, miały charakter ciągły i były integralnie powiązane z bieżącą działalnością operacyjną. Uzupełniając Spółka realizowała działania wspierające równowagę między życiem zawodowym a prywatnym oraz dobrostan pracowników, w szczególności poprzez system benefitów pozapłacowych. Obejmują one świadczenia socjalne oraz inne formy wsparcia funkcjonujące uzupełniająco wobec regulacji dotyczących czasu pracy, odpoczynku i urlopów. Działania te mają na celu łagodzenie obciążeń wynikających ze specyfiki pracy w sektorze kolejowym, w tym pracy zmianowej i nocnej, oraz wspieranie regeneracji pracowników, a ich realizacja ma charakter ciągły i obejmuje wszystkich pracowników Spółki. W związku z zaplanowanym na drugą połowę 2026 roku wdrożeniem Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031 Spółka planuje kontynuować i rozwijać działania w tym obszarze, w szczególności poprzez dalsze dostosowywanie praktyk HR do rozwijających się standardów zrównoważonego rozwoju. Planowane działania obejmują m.in.

przegląd i ewentualną aktualizację oraz uzupełnienie regulacji wewnętrznych. Oczekiwanym rezultatem tych działań jest wzmocnienie przejrzystości zasad zatrudnienia, zwiększenie przewidywalności warunków pracy oraz ograniczenie potencjalnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze możliwych do wystąpienia w przyszłości.

W obszarze równego traktowania i przeciwdziałania dyskryminacji organizacja stosowała zasady zapewniające równy dostęp do zatrudnienia, szkoleń oraz rozwoju zawodowego. Działania te miały na celu przeciwdziałanie nierównemu traktowaniu oraz potencjalnemu wykluczeniu, a także wspieranie stabilnego i inkluzywnego środowiska pracy. Działania te objęły wszystkich pracowników Spółki, niezależnie od stanowiska i miały zastosowanie do wszystkich etapów zatrudnienia. W przyszłości Spółka planuje wzmocnienie podejścia do zarządzania tym obszarem poprzez lepsze udokumentowanie zasad równego traktowania oraz mechanizmów zgłaszania wątpliwości i potrzeb. Oczekiwanym rezultatem będzie zwiększenie świadomości pracowników oraz ograniczenie potencjalnych przypadków dyskryminacji i wykluczenia.

Jednocześnie Spółka identyfikuje ryzyka związane z zapewnieniem ciągłości operacyjnej wynikające ze starzejącej się kadry pracowniczej oraz ograniczonej dostępności kandydatów o zróżnicowanych profilach kompetencyjnych, w szczególności w kluczowych grupach zawodowych, takich jak maszyniści czy pracownicy zaplecza technicznego. Wysokie bariery wejścia do zawodów kolejowych, związane z wymogami formalnymi oraz długim procesem przygotowania do pracy, mogą prowadzić do koncentracji kompetencji w wąskich grupach pracowników oraz ograniczać elastyczność operacyjną. W odpowiedzi Spółka monitoruje strukturę kwalifikacyjno-kompetencyjną zatrudnienia oraz sytuację na rynku pracy, a także podejmuje działania ukierunkowane na pozyskiwanie i utrzymywanie pracowników o wymaganych kwalifikacjach. Realizowane są również szkolenia obowiązkowe i stanowiskowe oraz procesy adaptacyjne dla nowo zatrudnionych pracowników. W kolejnych okresach planowane jest dalsze uporządkowanie podejścia w tym obszarze poprzez lepsze powiązanie planowania zatrudnienia, szkoleń i rozwoju kompetencji, co ma na celu wzmocnienie odporności operacyjnej organizacji.

Istotnym elementem zarządzania wpływami społecznymi był również dialog z pracownikami i ich przedstawicielami, w szczególności organizacjami związkowymi. Prowadzone konsultacje oraz uzgodnienia dotyczyły kwestii związanych z warunkami pracy, organizacją zatrudnienia oraz zmianami organizacyjnymi. Współpraca z przedstawicielami pracowników i organizacjami związkowymi miała charakter ciągły i była realizowana w ramach bieżącej działalności Spółki. W kolejnych okresach Spółka planuje dalsze porządkowanie współpracy ze związkami zawodowymi. Oczekiwanym rezultatem jest zwiększenie przewidywalności procesów decyzyjnych, poprawa jakości dialogu społecznego oraz mitygowanie ryzyka strajków i sporów zbiorowych, które mogłyby wstrzymać działalność operacyjną Spółki na wiele dni.

W obszarze bezpieczeństwa i higieny pracy działania koncentrowały się na zapobieganiu wypadkom oraz ochronie zdrowia pracowników. Stosowane rozwiązania obejmowały szkolenia,

instruktaże, nadzór przełożonych oraz działania prewencyjne. Uzupełniającą prowadzono analizę zdarzeń potencjalnie wypadkowych i wypadków przy pracy, co stanowiło podstawę oceny skuteczności działań prewencyjnych oraz identyfikacji obszarów wymagających dalszego wzmocnienia. Działania te miały charakter ciągły, były integralnie powiązane z bieżącą działalnością operacyjną Spółki i realizowane w odniesieniu do wszystkich pracowników Spółki. Oczekiwanym rezultatem tych działań jest utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa pracy, ograniczenie liczby zdarzeń wypadkowych oraz systematyczna poprawa warunków pracy.

Spółka dysponuje również mechanizmami umożliwiającymi zgłaszanie nieprawidłowości oraz podejmowanie adekwatnych działań następczych w sytuacjach wystąpienia lub potencjalnego wystąpienia negatywnych wpływów na pracowników. Obejmują one ustrukturyzowany proces rejestracji zgłoszeń, ich analizy oraz wdrażania działań korygujących lub organizacyjnych. Szczegółowe informacje dotyczące funkcjonowania kanałów zgłaszania naruszeń i wątpliwości przedstawiono w ujawnieniu SI-3.

Ocena skuteczności podejmowanych działań ma obecnie charakter jakościowy i opiera się na bieżącym nadzorze kadry zarządzającej, funkcji HR oraz służb BHP, analizie zgłoszeń pracowniczych, przeglądach zgodności z przepisami prawa pracy i regulacjami wewnętrznymi, a także na dialogu z pracownikami i ich przedstawicielami. Jednocześnie Spółka wskazuje, że nie stosuje jeszcze w sposób systemowy ilościowych mierników skuteczności, takich jak regularne badania satysfakcji pracowników czy benchmarki zewnętrzne. Podejście to będzie rozwijane wraz z dalszym wdrażaniem wymogów w zakresie raportowania i zarządzania kwestiami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju.

Zarządzanie wpływami i ryzykami społecznymi odbywa się w oparciu o istniejące zasoby organizacyjne, w tym funkcję HR, kadrę kierowniczą oraz służby BHP. Działania te są finansowane w ramach bieżącej działalności operacyjnej i obejmują koszty szkoleń, świadczeń pracowniczych oraz realizacji obowiązków wynikających z przepisów prawa pracy. Jednostka przewiduje, że wraz z dalszym rozwojem podejścia do zarządzania wpływami na własne zasoby pracownicze oraz wdrażaniem kolejnych elementów raportowania kwestii zrównoważonego rozwoju, zakres i sposób alokacji zasobów może ulegać stopniowemu doprecyzowaniu, w zależności od identyfikowanych potrzeb organizacyjnych i priorytetów zarządczych. Obecny model wykorzystania zasobów umożliwia jednak realizację podstawowych działań związanych z identyfikacją, monitorowaniem oraz reagowaniem na istotne wpływy na własne zasoby pracownicze.

Spółka nie identyfikuje obecnie praktyk związanych z przejściem na bardziej zieloną i neutralną dla klimatu działalność, które w sposób systemowy prowadziłyby do istotnych negatywnych wpływów na własne zasoby pracownicze. Jednocześnie monitoruje potencjalne wyzwania związane z transformacją w kierunku bardziej ekologicznych operacji, w tym wynikające ze zmian regulacyjnych, technologicznych oraz organizacyjnych w sektorze transportu kolejowego. Na

obecnym etapie organizacja nie prowadzi odrębnych, sformalizowanych programów szkoleń lub przekwalifikowania wyłącznie w związku z przejściem na bardziej zieloną gospodarkę, ani nie stosuje szczególnych środków związanych z redukcją zatrudnienia lub przejściem pracowników do innych ról. Informacje dotyczące potencjalnych wpływów transformacji środowiskowej na własne zasoby pracownicze będą aktualizowane wraz z rozwojem otoczenia regulacyjnego i strategicznego jednostki oraz dalszym dostosowywaniem procesów do rozwijających się standardów raportowania i zarządzania w obszarze zrównoważonego rozwoju.

W sytuacjach, w których może dochodzić do napięć pomiędzy celami biznesowymi a potrzebą zapobiegania lub ograniczania negatywnego wpływu na pracowników, Spółka przyjmuje podejście oparte na priorytetowym traktowaniu bezpieczeństwa, zdrowia oraz zgodności z przepisami prawa pracy. Decyzje w takich przypadkach podejmowane są z udziałem właściwych funkcji organizacyjnych, w szczególności HR i BHP, a w uzasadnionych sytuacjach również w dialogu z przedstawicielami pracowników.

[SI-5] CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I ISTOTNYMI SZANSAMI

W roku sprawozdawczym 2025 "Koleje Małopolskie" sp. z o.o. nie wyznaczyła jeszcze wymiernych, ilościowych celów w zakresie zarządzania istotnymi wpływami, ryzykami i szansami związanymi z własnymi zasobami pracowniczymi, a proces definiowania celów miał charakter wstępny i był realizowany przede wszystkim w ramach wewnętrznych prac Zarządu oraz funkcji HR. Dotychczasowe podejście koncentrowało się na celach jakościowych oraz bieżącym zapewnieniu zgodności z przepisami prawa pracy i zarządzaniu operacyjnym, bez formalnego odniesienia do ustrukturyzowanych ram zarządzania w obszarze zrównoważonego rozwoju.

Brak przyjęcia wymiernych, terminowych celów ilościowych w poszczególnych obszarach wynikał z etapu rozwoju systemów zarządzania oraz struktur danych, a także z faktu, że rok 2025 stanowił okres przejściowy w dostosowywaniu podejścia Spółki do nowych standardów sprawozdawczości i zarządzania. Jednocześnie Spółka zakłada stopniowe wprowadzanie takich celów w kolejnych okresach sprawozdawczych, po ustabilizowaniu baz danych oraz rozwinięciu mechanizmów monitorowania postępów.

W poszczególnych obszarach zarządzania zasobami pracowniczymi przyjęto następujące cele o charakterze jakościowym:

- **Warunki zatrudnienia i świadczenia pracownicze** – zapewnienie stabilnych, przewidywalnych i zgodnych z prawem warunków pracy oraz ograniczanie potencjalnych negatywnych wpływów, które mogą pojawić się w tym obszarze w przyszłości.

- **Równe traktowanie i różnorodność** – utrzymanie zasady równości na wszystkich etapach zatrudnienia oraz zapobieganie dyskryminacji i wykluczeniu.
- **Relacje pracownicze i dialog społeczny** – zapewnienie bieżącej współpracy z pracownikami i ich przedstawicielami w ramach obowiązków ustawowych oraz praktyk organizacyjnych.
- **Bezpieczeństwo i higiena pracy** – zapobieganie wypadkom przy pracy oraz ochrona zdrowia pracowników poprzez działania prewencyjne.

Powyższe cele określają zakładany przez Spółkę kierunek działań i oczekiwany poziom utrzymania lub poprawy warunków w poszczególnych obszarach. Spółka nie stosuje obecnie odrębnych jakościowych ani ilościowych wskaźników służących do pomiaru stopnia realizacji tych celów. W związku z tym w roku sprawozdawczym nie określono mierzalnego poziomu ambicji ani wartości docelowych dla poszczególnych obszarów. Spółka nie stosuje obecnie okresu bazowego, względem którego oceniany byłby postęp w poszczególnych obszarach.

Realizacja powyższych celów wspierana była przez obowiązujące zasady wewnętrzne oraz bieżący nadzór funkcji HR, kadry kierowniczej i służb BHP. Skuteczność działań monitorowana była w sposób jakościowy, w szczególności poprzez analizę spraw pracowniczych, wyniki nadzoru operacyjnego, funkcjonowanie mechanizmów zgłaszania oraz w obszarze BHP, analizę zdarzeń potencjalnie wypadkowych i wypadków przy pracy.

W okresie sprawozdawczym nie stosowano odrębnych systemów pomiaru ilościowego ani formalnych wskaźników realizacji celów. Ocena postępów miała charakter opisowy i opierała się na bieżącej analizie funkcjonowania organizacji, przy braku zidentyfikowanych istotnych negatywnych wpływów wymagających działań naprawczych.

Spółka nie prowadziła odrębnego, systematycznego monitorowania skuteczności polityk i działań w odniesieniu do poszczególnych istotnych wpływów, ryzyk i szans (IRO) dotyczących własnych zasobów pracowniczych. Analizy danych HR, spraw pracowniczych, zgłoszeń, wyników nadzoru operacyjnego, danych BHP oraz informacji pozyskiwanych w ramach dialogu z pracownikami służyły bieżącemu zarządzaniu i nadzorowi, a nie formalnej ocenie skuteczności działań w odniesieniu do poszczególnych IRO.

Spółka nie wdrożyła jeszcze odrębnego, sformalizowanego mechanizmu współpracy z pracownikami ani ich przedstawicielami ukierunkowanego na wspólne ustalanie celów. Jednocześnie przy określaniu kierunków działań oraz celów jakościowych wykorzystywano informacje pozyskiwane w ramach bieżącego dialogu z pracownikami oraz współpracy ze związkami zawodowymi, prowadzonej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz przyjętymi praktykami organizacyjnymi.

Jednocześnie Spółka identyfikuje potrzebę dalszego rozwoju podejścia do zarządzania celami, w tym stopniowego wprowadzania mierzalnych wskaźników oraz bardziej ustrukturyzowanego

systemu monitorowania. Planowane jest wyznaczenie pierwszych celów ilościowych do końca 2026 roku, w szczególności w obszarach uznanych za istotne, takich jak warunki zatrudnienia, bezpieczeństwo i higiena pracy oraz dialog pracowniczy.

W kolejnych okresach sprawozdawczych Spółka zakłada również rozwój mechanizmów współpracy z pracownikami w zakresie definiowania i monitorowania celów, co ma umożliwić zwiększenie przejrzystości, porównywalności danych oraz efektywniejsze zarządzanie wpływami, ryzykami i szansami związanymi z własnymi zasobami pracowniczymi.

[S1-6] CHARAKTERYSTYKA PRACOWNIKÓW JEDNOSTKI

Dane liczbowe dotyczące pracowników „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. prezentowane są według stanu zatrudnienia na dzień 31.12.2025 roku.

Poniższa tabela przedstawia strukturę zatrudnienia w „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w podziale na płeć, obejmując osoby zatrudnione na podstawie umów o pracę. W 2025 roku w Spółce nie odnotowano pracowników, którzy zadeklarowali płeć inną niż kobieta lub mężczyzna ani osób, które nie ujawniły swojej płci. Wszyscy pracownicy Spółki zatrudnieni są w Polsce.

Liczba pracowników „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w 2025 roku w podziale na płeć

Płeć	Liczba pracowników
Mężczyzna	466
Kobieta	249
Ogółem pracownicy	715

Poniższa tabela prezentuje strukturę zatrudnienia w podziale na rodzaj umowy o pracę i płeć.

Liczba pracowników „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w 2025 roku w podziale na rodzaj umowy oraz płeć

2025			
Kategoria	Kobieta	Mężczyzna	Ogółem
Liczba pracowników (liczba całkowita)	249,00	466,00	715,00
Liczba pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony (liczba całkowita)	217,00	383,00	600,00
Liczba pracowników zatrudnionych na czas określony (liczba całkowita)	32,00	83,00	115,00
Liczba pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy (liczba całkowita)	241,00	454,00	695,00

Liczba pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy (liczba całkowita)	8,00	12,00	20,00
Liczba pracowników, którym nie gwarantuje się godzin pracy	0	0	0

Poniższa tabela przedstawia liczbę pracowników zatrudnionych na podstawie umów o pracę, którzy odeszli z „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w okresie sprawozdawczym, wraz ze wskaźnikiem rotacji zatrudnienia.

Wskaźnik rotacji w „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w 2025 roku

	2025
Liczba pracowników ogółem	715
Liczba odejść pracowników	53
Rotacja pracowników	7,41%

Wahania poziomu zatrudnienia w okresie sprawozdawczym wynikają przede wszystkim z uwarunkowań operacyjnych i organizacyjnych, w tym ze zmiennego zapotrzebowania na pracę. Stosowanie umów na czas określony oraz zatrudnienia w niepełnym wymiarze czasu pracy jest uzasadnione charakterem realizowanych zadań oraz potrzebą zapewnienia elastyczności organizacyjnej i stanowi element przyjętego modelu zatrudnienia.

Umowy terminowe pełnią często funkcję etapu poprzedzającego zatrudnienie na czas nieokreślony, umożliwiając ocenę dopasowania pracownika do stanowiska i organizacji. Z kolei praca w niepełnym wymiarze czasu ma charakter dobrowolny i odpowiada na indywidualne potrzeby pracowników, takie jak łączenie obowiązków zawodowych z nauką lub innymi aktywnościami.

[SI-8] ZAKRES ROKOWAŃ ZBIOROWYCH I DIALOGU SPOŁECZNEGO

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. realizuje dialog społeczny, traktując pracowników oraz ich przedstawicieli jako istotną grupę interesariuszy. Celem prowadzonych działań jest umożliwienie udziału pracowników w procesach konsultacyjnych oraz uwzględnianie ich opinii przy podejmowaniu decyzji dotyczących warunków pracy i funkcjonowania organizacji. Jednocześnie działania w tym obszarze stanowią element ograniczania ryzyka wystąpienia sporów zbiorowych i strajków, które mogłyby istotnie zakłócić lub czasowo sparaliżować działalność Spółki.

Spółka ujawnia, że odsetek wszystkich pracowników objętych układami zbiorowymi pracy wynosi 0%, natomiast odsetek pracowników reprezentowanych przez przedstawicieli pracowników wynosi 33%. Spółka nie jest stroną umów z pracownikami w sprawie reprezentacji przez Europejską Radę Zakładową, Radę Zakładową Europejskiej Spółki Akcyjnej ani Radę Zakładową Spółdzielni Europejskiej.

[S1-9] MIERNIKI RÓŻNORODNOŚCI

Na potrzeby niniejszego ujawnienia „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. przyjmuje własną definicję kadry kierowniczej najwyższego szczebla, odmienną od podejścia wskazanego w standardach. Za kadrę kierowniczą najwyższego szczebla uznaje się Zarząd Spółki, co wynika ze struktury organizacyjnej oraz przyjętego modelu zarządzania.

Na dzień 31.12.2025 r. w Zarządzie „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. zasiadały dwie osoby. Poniżej zaprezentowano strukturę Zarządu w podziale na płeć, w formie zestawienia tabelarycznego. Dane te umożliwiają ocenę poziomu zróżnicowania na poziomie kierownictwa najwyższego szczebla oraz stanowią punkt odniesienia dla dalszego monitorowania zmian w tym obszarze.

Struktura płci w kadrze kierowniczej najwyższego szczebla „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w 2025 roku w ujęciu liczbowym i procentowym

2025	
LICZBA OSÓB W ZARZĄDZIE WG PŁCI	
Mężczyzna	2
Kobieta	0
SUMA	2
SKŁAD ZARZĄDU W PODZIALE NA PŁEĆ [%]	
Mężczyzna	100%
Kobieta	0%
SUMA	100%

W ramach ujawnień dotyczących różnorodności Spółka przedstawia strukturę wiekową zatrudnionych, wyróżniając trzy podstawowe grupy wiekowe. Przeprowadzona analiza podwójnej istotności wskazała ryzyko związane z luką pokoleniową oraz przewidywanym odpływem doświadczonych pracowników osiągniętych wiek emerytalny, szczególnie maszynistów i mechaników, co wiąże się z potrzebą pozyskiwania i przygotowania nowych kadr. Informacje na temat działań podjętych w celu mitygacji tego ryzyka przedstawiono w ujawnieniu S1-4.

Struktura wiekowa pracowników „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w 2025 roku

2025	
LICZBA PRACOWNIKÓW W PODZIALE NA WIEK	
WIEK < 30	204
WIEK 30–50	396
WIEK 50 <	115
SUMA	715

[S1-10] ADEKWATNA PŁACA

W 2025 roku Spółka zapewniła wszystkim swoim pracownikom adekwatne wynagrodzenie, rozumiane jako płaca na poziomie co najmniej równym ustawowemu minimalnemu wynagrodzeniu za pracę, zgodnie z przepisami obowiązującymi w Polsce. Za punkt odniesienia do oceny adekwatności wynagrodzeń Spółka przyjęła krajowe progi płacy minimalnej, ustalane na podstawie ustawy o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

W 2025 roku najniższe wynagrodzenie zasadnicze oferowane przez Spółkę było co najmniej równe ustawowej płacy minimalnej, co potwierdza zachowanie standardów w zakresie adekwatnego wynagradzania dla wszystkich grup zawodowych. W raportowanym okresie nie zidentyfikowano żadnej osoby zatrudnionej, której wynagrodzenie (w przeliczeniu na pełny wymiar czasu pracy) pozostawałoby poniżej przyjętego progu adekwatności. 100% pracowników Spółki otrzymało wynagrodzenie równe lub wyższe od wskazanego progu adekwatności.

[S1-11] OCHRONA SOCJALNA

Wszyscy pracownicy Spółki (100% osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy) są objęci pełnym zakresem ochrony socjalnej, wynikającym z publicznych programów zabezpieczenia społecznego funkcjonujących w oparciu o polskie przepisy prawa. Ochrona ta jest realizowana poprzez obowiązkowy system ubezpieczeń społecznych, co zapewnia pracownikom ciągłość finansową oraz zabezpieczenie dochodów w obliczu wystąpienia określonych ryzyk życiowych i zawodowych. Zakres stosowanych rozwiązań odnosi się do wszystkich osób uznawanych za własnych pracowników w rozumieniu standardów sprawozdawczości.

W ramach obowiązujących regulacji krajowych pracownicy posiadają zagwarantowaną ochronę na wypadek czasowej niezdolności do pracy spowodowanej chorobą oraz w sytuacjach związanych z macierzyństwem i rodzicielstwem. Publiczny system ubezpieczeń zapewnia wypłatę odpowiednich zasiłków w okresie korzystania z ustawowych urlopów macierzyńskich, ojcowskich oraz rodzicielskich, co pozwala na utrzymanie stabilności dochodowej rodzin. Ponadto osoby zatrudnione są objęte obowiązkowym ubezpieczeniem z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, co gwarantuje dostęp do świadczeń

rehabilitacyjnych oraz rentowych w razie wystąpienia trwałej lub okresowej niezdolności do pracy, zgodnie z obowiązującymi normami prawnymi.

Zabezpieczenie socjalne obejmuje również okresy braku aktywności zawodowej wynikające z przejścia na emeryturę lub utraty zatrudnienia. Dzięki regularnemu odprowadzaniu składek do ogólnokrajowego systemu ubezpieczeń, pracownicy budują uprawnienia emerytalne, pozwalające na otrzymywanie świadczeń po osiągnięciu ustawowego wieku emerytalnego. Jednocześnie, w przypadku rozwiązania stosunku pracy, system ubezpieczeń zapewnia ochronę przed skutkami bezrobocia poprzez dostęp do świadczeń przewidzianych w przepisach o promocji zatrudnienia. W efekcie Spółka nie identyfikuje luk w zakresie ochrony socjalnej własnych pracowników w odniesieniu do żadnego z ryzyk wymienionych w wymogu ujawnieniowym S1-11.

[S1-13] MIERNIKI DOTYCZĄCE SZKOLEŃ I ROZWOJU UMIEJĘTNOŚCI

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w okresie sprawozdawczym objętym raportem nie prowadziła systematycznej ewidencji ani nie dokonywała kalkulacji danych ilościowych dotyczących odsetka pracowników uczestniczących w regularnych przeglądach wyników i rozwoju kariery, a także łącznej oraz średniej liczby godzin szkoleń przypadających na pracownika, w tym w podziale na płeć. W konsekwencji Spółka nie dysponuje danymi umożliwiającymi przedstawienie wiarygodnych wartości liczbowych jednak dostrzega wskazaną lukę w dostępności danych i zakłada jej stopniowe eliminowanie w ramach działań usprawniających podejmowanych w kolejnych okresach sprawozdawczych, w celu zapewnienia zgodności z obowiązującymi standardami raportowania w obszarze zrównoważonego rozwoju.

Równolegle Spółka identyfikuje ryzyko w obszarze kompetencji i rozwoju pracowników, które wiąże się z możliwością zakłóceń ciągłości operacyjnej wynikających z trudności w pozyskaniu oraz utrzymaniu personelu posiadającego specjalistyczne kwalifikacje i wymagane uprawnienia kolejowe. W celu mitygowania tego ryzyka oraz zapewnienia standardów bezpieczeństwa, Spółka prowadzi systematyczne działania szkoleniowe oparte na strukturze Ośrodka Szkolenia Zawodowego (OSL).

Ośrodek ten, funkcjonujący w ramach Departamentu Zarządzania Zasobami Ludzkimi, odgrywa kluczową rolę w procesach zarządzania kompetencjami określonych w *Procedurze P-02 SMS/MMS (Zarządzanie kompetencjami personelu)*.

Do głównych zadań Ośrodka Szkolenia Zawodowego należą:

- kompleksowa realizacja programów przygotowania zawodowego (szkolenia na licencje i świadectwa maszynisty oraz inne stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego),

- organizacja i nadzór nad cyklicznymi pouczeniami okresowymi oraz pouczeniami doraźnymi personelu,
- przeprowadzanie autoryzacji i weryfikacji wiedzy pracowników (egzamininy, sprawdziany wiedzy),
- realizacja specjalistycznych szkoleń z wykorzystaniem zaawansowanego symulatora pojazdu kolejowego, co pozwala na bezpieczne ćwiczenie procedur w warunkach nietypowych i sytuacjach krytycznych.

Spółka zapewnia obligatoryjne podnoszenie kwalifikacji, ciągłe szkolenia na zajmowanych stanowiskach oraz ustrukturyzowane procesy wdrażania nowych pracowników. Działania te gwarantują przygotowanie personelu do pracy operacyjnej.

[S1-14] MIERNIKI BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY

W "Koleje Małopolskie" sp. z o.o. funkcjonuje system zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy, obejmujący wszystkich pracowników Spółki, którego celem jest zapewnienie bezpiecznych warunków pracy oraz ograniczanie zagrożeń dla zdrowia. Efektywność podejmowanych działań oceniana jest na podstawie wybranych wskaźników dotyczących warunków pracy oraz zdarzeń związanych z bezpieczeństwem. Więcej informacji na temat zasad przyjętych w tym obszarze przedstawiono w ujawnieniu S1-1.

Kluczowe wskaźniki zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. w 2025 roku

Kategoria	2025	
Odsetek pracowników objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy opartym na wymogach prawnych lub uznanych normach bądź wytycznych	100%	Odsetek
Liczba ofiar śmiertelnych w wyniku urazów związanych z pracą i złego stanu zdrowia związanego z pracą	0	liczba
Liczba wypadków związanych z pracą podlegających zgłoszeniu wśród pracowników	13	liczba
Wskaźnik wypadków związanych z pracą* podlegających zgłoszeniu wśród pracowników	11,1	wskaźnik
Liczba przypadków złego stanu zdrowia związanego z pracą podlegającego zgłoszeniu, z zastrzeżeniem ograniczeń prawnych dotyczących gromadzenia danych	15	liczba

Liczba dni straconych z powodu urazów związanych z pracą oraz złego stanu zdrowia związanego z pracą	571	liczba
--	-----	--------

* Wskaźnik wypadków związanych z pracą został obliczony jako liczba wypadków podzielona przez łączną liczbę godzin przepracowanych przez osoby zatrudnione na umowach o pracę i pomnożona razy 1 000 000.

[S1-15] MIERNIKI RÓWNOWAGI MIĘDZY ŻYCIEM ZAWODOWYM A PRYWATNYM

W obszarze równowagi między życiem zawodowym a prywatnym „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. realizuje działania ukierunkowane na poprawę jakości życia oraz dobrostanu pracowników, w szczególności poprzez system benefitów pozapłacowych. Szerszy opis stosowanych rozwiązań w tym zakresie przedstawiono w ujawnieniu S1-4.

Spółka zapewnia pracownikom również dostęp do wszystkich form urlopów związanych z obowiązkami rodzinnymi, przewidzianych przepisami prawa krajowego oraz regulacjami wewnętrznymi, w tym urlopu macierzyńskiego, ojcowskiego, rodzicielskiego oraz opiekuńczego¹. Odsetek pracowników uprawnionych do korzystania z urlopu ze względów rodzinnych wynosi 100%. Poniższe zestawienie przedstawia dane dotyczące udziału pracowników korzystających w roku sprawozdawczym z tych uprawnień. Wskaźnik korzystania z urlopów został obliczony odrębnie dla kobiet i mężczyzn w odniesieniu do liczby pracowników w poszczególnych grupach płci.

Płeć	Liczba pracowników korzystających z urlopu ze względów rodzinnych	Łączna liczba pracowników w danej grupie	Odsetek pracowników korzystających z urlopu ze względów rodzinnych
Mężczyzna	22	466	4,73%
Kobieta	13	249	5,22%
Ogółem	35	715	4,90%



¹ Urlop opiekuńczy rozumiany jest zgodnie z art. 173¹ Kodeksu Pracy.

ESRS S2 – Osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości

SBM-2 – INTERESY I OPINIE ZAINTERESOWANYCH STRON

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. identyfikuje osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości głównie jako pracowników podwykonawców, w szczególności kierowców realizujących przewozy w ramach Małopolskich Linii Dowozowych (MLD) oraz pracowników serwisowych firm zewnętrznych odpowiedzialnych za utrzymanie taboru oraz infrastruktury zaplecza technicznego.

Interesy tej grupy osób koncentrują się wokół stabilności i bezpieczeństwa zatrudnienia, godziwych warunków pracy, obejmujących przestrzeganie norm czasu pracy, dostęp do odpowiedniego zaplecza socjalnego oraz standardów BHP, a także rozwoju kompetencji zawodowych.

Opinie oraz interesy tej grupy są identyfikowane na dwóch poziomach. Po pierwsze, poprzez systematyczny dialog biznesowy z przedstawicielami podwykonawców, który koncentruje się na warunkach kontraktowych i monitorowaniu jakości usług. Po drugie, poprzez bieżącą komunikację operacyjną z samymi pracownikami zewnętrznymi w terenie. Kierowcy realizujący przewozy pozostają w stałym kontakcie z dyspozytorami Spółki w godzinach wykonywania kursów (również w godzinach nocnych), co umożliwia im sygnalizowanie bieżących problemów i potrzeb związanych z organizacją pracy. Ponadto osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości mają dostęp do ogólnodostępnego kanału zgłaszania naruszeń etycznych i prawnych na stronie internetowej Spółki. Na obecnym etapie Spółka nie prowadzi sformalizowanych badań opinii (np. ankiet satysfakcji) skierowanych bezpośrednio do pracowników podwykonawców, w tym do grup szczególnie narażonych na ryzyka.

Niemniej jednak nadzór nad potrzebami i bezpieczeństwem tych osób, w szczególności wykonujących kursy w porze nocnej lub pod presją opóźnień, realizowany jest poprzez całodobową dostępność dyspozytorów Spółki. System ten umożliwia kierowcom bieżące sygnalizowanie trudności i zagrożeń w czasie rzeczywistym w każdym momencie świadczenia usług, co stanowi podstawowy mechanizm monitorowania warunków pracy personelu zewnętrznego.

Jednocześnie Spółka aktywnie dba o interesy tych pracowników, wpisując do umów z podwykonawcami konkretne wymagania dotyczące standardów pracy, co stanowi formalny mechanizm zapewniający ochronę ich praw i dobrostanu w ramach łańcucha wartości Spółki.

[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM

Model biznesowy „Kolei Małopolskich” sp. z o.o. jako operatora zintegrowanego opiera się na ścisłej współpracy z partnerami zewnętrznymi, co generuje istotny wpływ pozytywny na lokalny rynek pracy. Poprzez tworzenie nowych miejsc pracy oraz promowanie wysokich standardów zatrudnienia, działalność Spółki stymuluje rozwój dobrych praktyk w obszarze warunków pracy w całym regionie, co stanowi trwały element oddziaływania Spółki na otoczenie społeczne.

Jednocześnie przyjęty model operacyjny jest narażony na ryzyko wzrostu kosztów pracy u podwykonawców, wynikające w szczególności ze zmian płacy minimalnej. Generuje to konieczność systematycznej waloryzacji kontraktów, aby utrzymać ciągłość świadczonych usług i stabilność finansową partnerów. Dodatkowo w łańcuchu wartości zidentyfikowano ryzyko wystąpienia sporów zbiorowych oraz strajków, które mogłyby bezpośrednio naruszyć stabilność operacyjną transportu publicznego i ciągłość realizowanych przewozów.

Strategiczne podejście Spółki zakłada mitygowanie zidentyfikowanych ryzyk poprzez budowanie partnerskiej współpracy z kontrahentami oraz stosowanie mechanizmów waloryzacji umów. Działania te są traktowane jako szansa na systematyczne podnoszenie jakości kadr w regionie i wzmacnianie kompetencji zawodowych osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości.

Wszystkie istotne wpływy, szanse oraz ryzyka związane z tą grupą interesariuszy zostały szczegółowo opisane w rozdziale „Informacje ogólne” niniejszego raportu.

[S2-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z OSOBAMI WYKONUJĄCYMI PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI

Na dzień sporządzenia sprawozdania „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie posiada odrębnej polityki odnoszącej się bezpośrednio do osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości, ponieważ uznaje, że formalizacja zasad postępowania w formie odrębnego dokumentu nie jest konieczna. Polityki dotyczące własnych zasobów pracowniczych opisane w rozdziale S1 nie mają zastosowania do tej grupy interesariuszy.

Spółka nie posiada również wymogów ani klauzul umownych zobowiązujących podwykonawców do przestrzegania praw człowieka, praw pracowniczych, w tym podstawowych zasad i praw w pracy określonych przez Międzynarodową Organizację Pracy, ani zakazu pracy dzieci, pracy przymusowej i handlu ludźmi. Obowiązujące w Spółce procedury dotyczące współpracy z podwykonawcami nie zostały formalnie oparte na Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka ani Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych.

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie podjęły decyzji, kiedy zostanie opracowana i przyjęta stosowna polityka odnosząca się bezpośrednio do osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości.

Kluczowym dokumentem regulującym standardy bezpieczeństwa w relacjach z osobami w łańcuchu wartości jest wdrożona w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) sformalizowana procedura oceny i weryfikacji kompetencji wykonawców oraz podwykonawców. Procedura ta służy precyzyjnemu określeniu i kontrolowaniu ryzyk dla bezpieczeństwa wynikających z działalności zleconej w ramach outsourcingu.

Dokumentacja SMS definiuje wiążące kryteria wyboru kontrahentów oraz nakłada na nich obligatoryjne wymogi umowne, które obejmują wymogi prawne i inne regulacje związane z bezpieczeństwem, a także określają poziom kompetencji wymaganych do realizacji zadań określonych w umowie. Kontrahenci są zobowiązani do przyjęcia pełnej odpowiedzialności za wykonywane zadania oraz do utrzymywania oczekiwanych wyników w zakresie bezpieczeństwa, mierzonych za pomocą konkretnych wskaźników w trakcie obowiązywania umowy. Dokumentacja ta precyzuje również obowiązki dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem oraz zapewnia pełną identyfikowalność dokumentów dotyczących tego obszaru.

[S2-2] PROCESY WSPÓŁPRACY Z OSOBAMI WYKONUJĄCYM PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI W ZAKRESIE WPŁYWÓW

Współpraca z osobami wykonującymi pracę w łańcuchu wartości odbywa się głównie na poziomie koordynacji operacyjnej Małopolskich Linii Dostawczych oraz nadzoru nad realizacją umów serwisowych.

Spółka angażuje personel zewnętrzny w procesy podnoszenia kompetencji poprzez realizację szkoleń z zakresu standardów obsługi pasażera oraz działań rozwojowych ukierunkowanych na doskonalenie umiejętności zawodowych. Dialog ten ma na celu zapewnienie spójności jakościowej usług świadczonych pod marką Kolei Małopolskich.

Spółka nie posiada usystematyzowanych procesów bezpośrednich konsultacji z pracownikami zewnętrznymi przy projektowaniu zmian w organizacji pracy, które mogą mieć na nich wpływ.

[S2-3] PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA WĄTPLIWOŚCI PRZEZ OSOBY WYKONUJĄCE PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI

W ramach przeprowadzonej oceny podwójnej istotności „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie zidentyfikowała w bieżącym okresie sprawozdawczym istotnych, rzeczywistych ani potencjalnych negatywnych wpływów na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości, które wymagałyby uruchomienia procesów naprawczych.

W obszarze kanałów zgłaszania wątpliwości, Spółka zapewnia osobom niebędącym jej pracownikami – w tym pracownikom podwykonawców i partnerów biznesowych – możliwość przekazywania uwag oraz zgłoszeń poprzez dedykowany formularz elektroniczny dostępny na oficjalnej stronie internetowej Spółki. Narzędzie to stanowi integralny element wdrożonej w organizacji *Procedury dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa i podejmowania działań następnych*, umożliwiając bezpieczne przekazywanie zgłoszeń wewnętrznych również osobom niebędącym pracownikami Spółki. Szczegółowe informacje dotyczące funkcjonowania mechanizmu zgłaszania naruszeń, zasad ich rozpatrywania, podejmowania działań następnych oraz ochrony osób dokonujących zgłoszenia zostały przedstawione w ujawnieniu GI-1. Spółka nie prowadzi działań służących ocenie, czy osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości, w szczególności pracownicy podwykonawców, są świadome istnienia tego mechanizmu oraz postrzegają go jako bezpieczny i godny zaufania kanał zgłaszania nieprawidłowości.

Jednocześnie, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, osoby te mają możliwość korzystania z trybu zgłoszeń zewnętrznych bezpośrednio do organów publicznych, w tym do Rzecznika Praw Obywatelskich lub organów publicznych. Informacje na temat sposobu i trybu dokonywania zgłoszeń zewnętrznych są udostępniane na stronach internetowych właściwych organów.

[S2-4] PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW NA OSOBY WYKONUJĄCE PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI ORAZ STOSOWANIE PODEJŚĆ SŁUŻĄCYCH ZARZĄDZANIU ISTOTNYMI RYZYKAMI I WYKORZYSTYWANIU ISTOTNYCH SZANS ZWIĄZANYCH Z OSOBAMI WYKONUJĄCYMI PRACĘ W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI ORAZ SKUTECZNOŚĆ TYCH DZIAŁAŃ

Działaniem służącym wzmocnieniu pozytywnego wpływu na osoby wykonujące pracę w łańcuchu wartości jest systematyczne podnoszenie kompetencji personelu firm zewnętrznych, w szczególności kierowców Małopolskich Linii Dostawczych (MLD), poprzez realizację dedykowanych szkoleń z zakresu standardów obsługi pasażera oraz doskonalenia umiejętności

zawodowych. W ramach realizacji tych założeń w 2025 roku przeszkolono 38 kierowców, co stanowi około 30% całkowitej liczby personelu (127 osób) świadczącego usługi w ramach Małopolskich Linii Dostawczych. Inicjatywy te nie tylko podnoszą jakość kadr w regionie, ale stanowią również istotny element mitygacji ryzyk, bezpośrednio zwiększając standardy bezpieczeństwa pracy oraz poziom ochrony pasażerów. Dodatkowo, systematyczny rozwój siatki połączeń i przekazywanie do obsługi kolejnych linii autobusowych podwykonawcom przyczynia się do stymulowania lokalnego rynku pracy oraz promowania wysokich standardów zatrudnienia w regionie.

W celu zarządzania ryzykiem wzrostu kosztów pracy u podwykonawców, wynikającym m.in. ze zmian płacy minimalnej, Spółka stosuje sformalizowany mechanizm waloryzacji kontraktów. Proces ten realizowany jest w cyklu sześciomiesięcznym na wniosek kontrahenta i w 2025 roku został skutecznie zastosowany w odniesieniu do umów w obszarze MLD. Takie podejście pozwala na mitygowanie ryzyka pogorszenia warunków pracy u partnerów biznesowych oraz zapewnia trwałość świadczenia usług użyteczności publicznej. Skuteczność prowadzonych działań oraz dbałości o stabilność finansową kontraktów potwierdza brak wystąpienia w raportowanym okresie sporów zbiorowych czy strajków u podwykonawców, co umożliwiło niezakłóconą realizację przewozów.

W zakresie zarządzania ryzykami i zapobiegania negatywnym wpływom na bezpieczeństwo, Spółka realizuje procedury opisane w ujawnieniu S2-1. Spółka stosuje rygorystyczne mechanizmy monitorowania operacji wykonywanych przez partnerów zewnętrznych, zgodnie z procesem określonym w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 1078/2012. Działania te obejmują bieżącą kontrolę wyników podwykonawców pod kątem spełniania wymogów bezpieczeństwa określonych w umowach oraz egzekwowanie obowiązków poprzez procedury reklamacyjne.

Skuteczność podejmowanych działań kontrolnych weryfikowana jest m.in. poprzez obowiązkową certyfikację pojazdów przed dopuszczeniem do ruchu, cykliczne kontrole trzeźwości kierowców oraz audyty typu „tajemniczy pasażer”, oceniające technikę jazdy i stan techniczny taboru. Jako mierniki efektywności nadzoru Spółka wykorzystuje zestawienia naliczonych kar umownych za uchybienia w standardach realizacji umów oraz statystyki skarg pasażerskich w podziale na poszczególnych podwykonawców.

Spółka aktywnie zarządza świadomością zagrożeń poprzez monitorowanie poziomu wiedzy wykonawców o ryzykach generowanych przez ich działalność. Proces prewencji wspierany jest przez systematyczne wykorzystanie rejestru zagrożeń oraz obowiązkową wymianę informacji o bezpieczeństwie między Spółką a kontrahentami w trakcie trwania współpracy.

W 2025 roku nie zgłoszono żadnych poważnych kwestii oraz incydentów dotyczących naruszeń praw człowieka związanych z łańcuchem wartości Spółki.

[S2-5] CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I SZANSAMI

Spółka wyznacza cele operacyjne poprzez definiowanie mierzalnych wskaźników bezpieczeństwa (KPI) w umowach z podwykonawcami, zgodnie z ramami SMS opisanymi w [S2-1].

W pozostałych aspektach na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie posiada sformalizowanych, mierzalnych i osadzonych w czasie celów sformułowanych bezpośrednio w odniesieniu do osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości.

Strategiczny kierunek działań koncentruje się na utrzymaniu i podnoszeniu standardów pracy oraz zapewnieniu stabilności operacyjnej poprzez partnerskie relacje z dostawcami usług. Opracowanie konkretnych celów i mierników w tym obszarze planowane jest w ramach wdrażania Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031. W okresie przejściowym, tj. do czasu przyjęcia Strategii, monitorowanie skuteczności działań odnoszących się do osób wykonujących pracę w łańcuchu wartości opiera się na bieżącym nadzorze operacyjnym nad realizacją umów.



ESRS S3 – Dotknięte społeczności

[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o., jako zintegrowany operator pasażerskiego transportu publicznego, obejmuje swoim oddziaływaniem mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkujących tereny w bezpośrednim sąsiedztwie obsługiwanych linii kolejowych, tras autobusowych oraz obiektów infrastruktury technicznej, na których Spółka prowadzi lub planuje rozwój swojej działalności operacyjnej.

Model biznesowy Spółki jest ściśle powiązany z oddziaływaniem na społeczności lokalne województwa małopolskiego.

Wpływ na dotknięte społeczności oceniono na podstawie badań ankietowych przeprowadzonych podczas przygotowania do analizy podwójnej istotności oraz poprzez analizę łańcucha wartości i dokumentów Spółki.

Zidentyfikowane w ramach procesu analizy podwójnej istotności istotne wpływy pozytywne, takie jak zwalczanie wykluczenia komunikacyjnego oraz zwiększanie transparentności poprzez udostępnianie jasnych danych, stanowią bezpośrednią realizację misji Spółki, którą jest budowanie nowoczesnego i bezpiecznego transportu łączącego mieszkańców Małopolski z pracą, edukacją i wypoczynkiem.

Realizując założenia Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030” Spółka dąży do rozwoju siatki połączeń w regionach słabo skomunikowanych, co jest odpowiedzią na zidentyfikowaną potrzebę poprawy mobilności mieszkańców. Ważnym elementem modelu biznesowego jest kultura bezpieczeństwa, która obejmuje nie tylko pasażerów, ale całe otoczenie społeczne linii kolejowych i autobusowych.

Ponadto Spółka dostrzega istotną szansę rynkową w tworzeniu nowych miejsc pracy w regionie, co jest powiązane z inwestycjami w infrastrukturę serwisową i taborową.

Jednocześnie model biznesowy musi mierzyć się z ryzykiem zmian legislacyjnych, w tym wdrażaniem IV Pakietu Kolejowego i liberalizacją rynku, co może wpłynąć na stabilność kontraktów publicznych.

Wpływy, szanse oraz ryzyka związane z dotkniętymi społecznościami zostały szczegółowo opisane w rozdziale „Informacje ogólne” (ESRS 2).

[S3-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z DOTKNIĘTYMI SPOŁECZNOŚCIAMI

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania nie posiada odrębnego, skonsolidowanego dokumentu odnoszącego się wyłącznie do zarządzania wpływami, ryzykami i szansami związanymi z dotkniętymi społecznościami ani nie planuje przyjęcia takiej polityki w kolejnym okresie sprawozdawczym. Obszar ten nie wymagał dotychczas sformalizowanych procedur w postaci polityk. Zasady te są realizowane w sposób rozproszony w ramach działań operacyjnych oraz znajdują odzwierciedlenie w misji Spółki, która zakłada budowę bezpiecznego i przyjaznego transportu łączącego mieszkańców regionu z kluczowymi obszarami ich aktywności.

Działania organizacji koncentrują się na realizacji założeń odpowiedzialności społecznej, co znajduje bezpośrednie odzwierciedlenie w Strategii Województwa „Małopolska 2030”. Kluczowym elementem przyjętego podejścia jest zapewnienie powszechnej dostępności usług transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności, co Spółka uznaje za nieodłączny element włączenia społecznego. Przyjęte podejście pozostaje spójne z uznanymi na szczeblu międzynarodowym instrumentami dotyczącymi odpowiedzialnego prowadzenia działalności, w tym Wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka, Deklaracją Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącą podstawowych zasad i praw w pracy oraz Wytycznymi OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych.

Operacyjnym fundamentem ochrony dotkniętych społeczności, w tym pasażerów oraz mieszkańców terenów przyległych do linii kolejowych i zapleczy technicznych, są System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz System Zarządzania Utrzymaniem (MMS). Systemy te stanowią kluczowe filary zarządzania, gdzie SMS służy mitygowaniu ryzyk operacyjnych zagrażających życiu i zdrowiu poprzez rygorystyczne procedury i kształtowanie kultury bezpieczeństwa. Równolegle, System Zarządzania Utrzymaniem (MMS) wspiera realizację zobowiązań wobec mieszkańców poprzez zapewnienie wysokiej sprawności technicznej taboru, co bezpośrednio ogranicza uciążliwość transportu w postaci hałasu i drgań oraz minimalizuje ryzyko zanieczyszczeń środowiskowych.

Podejście Spółki do bezpieczeństwa wykracza poza standardowe operacje kolejowe i obejmuje dążenie do wzmacniania odporności społecznej oraz przygotowanie kadr do reagowania w sytuacjach nadzwyczajnych. Spółka uznaje systematyczne podnoszenie kompetencji pracowników w zakresie pierwszej pomocy i obrony cywilnej za istotny element ochrony zdrowia i życia społeczności pasażerskiej oraz lokalnej.

W okresie sprawozdawczym Spółka nie odnotowała przypadków braku zgodności z instrumentami uznanymi na szczeblu międzynarodowym, w tym Wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka, Deklaracją Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącą podstawowych zasad i praw w pracy oraz Wytycznymi OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych w zakresie dotkniętych społeczności.

Ze względu na charakter oraz lokalizację prowadzonej działalności operacyjnej Spółka nie zidentyfikowała w 2025 roku wpływów na społeczności ludów rdzennych.

[S3-2] PROCESY WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE WPŁYWÓW Z DOTKNIĘTYMI SPOŁECZNOŚCIAMI

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. uznaje dialog społeczny za niezbędne narzędzie zarządzania wpływami. Procesy współpracy z dotkniętymi społecznościami w zakresie zwalczania wykluczenia realizowane są głównie poprzez systematyczne konsultacje z organizatorami transportu na szczeblu gminnym i powiatowym oraz udział w debatach publicznych. Pozwalają one na identyfikację potrzeb mieszkańców w regionach o ograniczonym dostępie do usług transportowych i dopasowanie siatki połączeń do realnych potrzeb mobilności.

Spółka wdraża również narzędzia bezpośredniego dialogu z mieszkańcami, czego przykładem jest zaproszenie społeczności do udziału w badaniach ankietowych dotyczących wpływu działalności Spółki na otoczenie oraz funkcjonowania węzłów przesiadkowych (np. węzeł Wieliczka Rynek-Kopalnia realizowany we współpracy z Politechniką Krakowską). Pozyskane w ten sposób opinie mają realny wpływ na wyznaczanie kierunków działań w zakresie odpowiedzialności społecznej. Za nadzór nad procesami współpracy z dotkniętymi społecznościami oraz zapewnienie, że ich opinie są uwzględniane w wyznaczaniu kierunków działań Spółki, odpowiada Zarząd Spółki.

Na obecnym etapie Spółka nie prowadzi odrębnych, sformalizowanych działań ukierunkowanych wyłącznie na poznanie opinii grup szczególnie narażonych lub marginalizowanych. Niemniej jednak, trzon działalności operacyjnej Spółki, jakim jest rozwój sieci Małopolskich Linii Dostawowych (MLD), jest bezpośrednio ukierunkowany na zwalczanie wykluczenia komunikacyjnego i zaspokajanie potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz mieszkańców regionów słabo skomunikowanych.

W zakresie wpływu dotyczącego zapewnienia dostępu do informacji i transparentności, Spółka wykorzystuje kanały informacyjne oraz systemy sprzedaży do gromadzenia opinii zwrotnych od pasażerów na temat jasności i zrozumiałości udostępnianych danych oraz stosowanych komunikatów. Pozyskane w ten sposób informacje służą do ciągłego doskonalenia systemów informacji pasażerskiej.

Dialog obejmuje również bieżącą komunikację ostrzegawczą i edukacyjną. Poprzez publikację komunikatów dotyczących bezpieczeństwa w trudnych warunkach pogodowych (np. mgły) oraz apeli o zachowanie ostrożności na przejazdach i kładkach, Spółka buduje relację opartą na współodpowiedzialności za bezpieczeństwo.

Jednocześnie Spółka wskazuje, że nie posiada jednego sformalizowanego procesu współpracy z dotkniętymi społecznościami.

[S3-3] PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA WĄTPLIWOŚCI PRZEZ DOTKNIĘTE SPOŁECZNOŚCI

W ramach przeprowadzonej oceny podwójnej istotności „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie zidentyfikowała w bieżącym okresie sprawozdawczym istotnych, rzeczywistych ani potencjalnych negatywnych wpływów na społeczności lokalne.

Niemniej jednak, Spółka zapewnia stały dostęp do kanałów umożliwiających dotkniętym społecznościom zgłaszanie wątpliwości oraz potencjalnych negatywnych wpływów. Głównym mechanizmem w tym zakresie jest *Procedura dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa i podejmowania działań następnych*, dostępna dla interesariuszy zewnętrznych, która pozwala na zgłaszanie naruszeń w obszarach takich jak bezpieczeństwo, etyka czy ochrona środowiska. Procedura ta została szczegółowo opisana w rozdziale ESRS G1 – Postępowanie w biznesie. Uzupełniając, mieszkańcy i pasażerowie mogą korzystać z systemu reklamacyjnego oraz Biura Obsługi Klienta. Jednocześnie Spółka nie prowadzi działań służących ocenie, czy dotknięte społeczności są świadome istnienia tych kanałów zgłaszania oraz darzą je odpowiednim poziomem zaufania umożliwiającym ich skuteczne wykorzystywanie.

Ponieważ nie stwierdzono istotnych negatywnych wpływów, w raportowanym okresie nie zachodziła konieczność uruchamiania procesów naprawczych. Jako lukę do poprawy identyfikuje się brak sformalizowanego mechanizmu monitorowania skarg pod kątem ich kategoryzacji na wpływające od dotkniętych społeczności w odróżnieniu od standardowych reklamacji pasażerskich.

[S3-4] PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW NA DOTKNIĘTE SPOŁECZNOŚCI ORAZ STOSOWANIE PODEJŚĆ SŁUŻĄCYCH ZARZĄDZANIU ISTOTNYMI RYZYKAMI I WYKORZYSTYWANIU ISTOTNYCH SZANS ZWIĄZANYCH Z TYMI SPOŁECZNOŚCIAMI ORAZ SKUTECZNOŚĆ TYCH DZIAŁAŃ

Podstawowym działaniem podejmowanym przez Spółkę w celu wzmocnienia pozytywnego wpływu związanego ze zwalczaniem wykluczenia komunikacyjnego jest rozwój sieci Małopolskich Linii Drowozowych (MLD). Projekt ten integruje transport autobusowy z kolejowym, tworząc spójny system mobilności dla obszarów o ograniczonym dostępie do usług transportowych, co bezpośrednio wspiera dostęp mieszkańców do rynku pracy i edukacji. Działanie to generuje również istotny pośredni wpływ na regionalny rynek pracy, umożliwiając mieszkańcom miejscowości słabo skomunikowanych podjęcie zatrudnienia

w ośrodkach miejskich oraz zwiększając pulę dostępnych kandydatów dla lokalnych przedsiębiorców.

W obszarze wpływu dotyczącego transparentności, Spółka wdraża zaawansowane systemy informacji pasażerskiej oraz publikuje dane operacyjne, co zwiększa przewidywalność transportu publicznego i zaufanie społeczności lokalnych.

W celu wykorzystania istotnej szansy rynkowej, jaką jest tworzenie nowych miejsc pracy, Spółka inwestuje w rozbudowę własnego zaplecza serwisowo-technicznego. Działanie to pozwala na aktywizację zawodową lokalnych specjalistów technicznych i budowanie regionalnych kompetencji w sektorze nowoczesnych technologii transportowych. Dodatkowo w okresie objętym niniejszym sprawozdaniem Spółka regularnie uczestniczyła w regionalnym rynku pracy, prezentując możliwości kariery podczas wydarzeń takich jak Targi Edukacji i Pracy w Miechowie, Festiwal Zawodów 2025 czy Inżynierskie Targi Pracy BEST AGH. Działania te mają na celu wsparcie budowy regionalnych kompetencji technicznych.

Zarządzanie istotnym ryzykiem związanym ze zmianami legislacyjnymi (w tym wdrażaniem IV Pakietu Kolejowego) realizowane jest poprzez ciągłe podnoszenie efektywności kosztowej i operacyjnej. Pozwala to na zabezpieczenie trwałości kontraktów na świadczenie usług publicznych (PSC), co jest kluczowe dla zachowania ciągłości usług transportowych dla społeczności w regionie.

Spółka angażuje się również w budowanie więzi społecznych poprzez partnerstwo w inicjatywach takich jak Konkurs „Małopolski Lider Ekonomii Społecznej”, wspierając podmioty zajmujące się reintegracją zawodową i społeczną osób w trudnej sytuacji życiowej.

W ramach wdrażania założeń dotyczących bezpieczeństwa i ochrony ludności, w 2025 roku kadra Spółki uczestniczyła w specjalistycznym szkoleniu z zakresu obrony cywilnej, którego celem było wzmocnienie współpracy w sytuacjach kryzysowych. Ponadto kierowcy Małopolskich Linii Dostawowych przechodzą szkolenia z pierwszej pomocy oraz reagowania w nagłych wypadkach (np. załabnięcia, zagrożenia zdrowia), co w raportowanym okresie pozwoliło na utrzymanie wysokiej gotowości personelu do skutecznej interwencji.

Również w obszarze prewencji, Spółka realizuje działania edukacyjne i buduje kulturę bezpieczeństwa wśród najmłodszych członków społeczności. W okresie objętym sprawozdawczością Spółka realizowała m.in. projekt „Kolejowe ABC” we współpracy z UTK oraz prowadziła lekcje bezpieczeństwa w przedszkolach i szkołach wspólnie z Małopolską Wojewódzką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Działania te mają na celu prewencję wypadków i kształtowanie właściwych postaw w pobliżu torów.

Opisane działania mają charakter ciągły i są realizowane w ramach istniejących zasobów organizacyjnych Spółki oraz finansowane z bieżącej działalności operacyjnej. Nie wymagają istotnych dodatkowych nakładów operacyjnych (Opex) ani inwestycyjnych (Capex). Do ich

realizacji Spółka wykorzystuje istniejące zasoby ludzkie, organizacyjne i techniczne związane z bieżącą działalnością operacyjną, inwestycyjną i zarządczą.

W procesach inwestycyjnych Spółka kieruje się wymaganiami wynikającymi z przepisów prawa, w tym poprzez uzyskiwanie wymaganych decyzji administracyjnych, takich jak decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz decyzje o udzieleniu pozwolenia na budowę. Procesy te uwzględniają potencjalne oddziaływanie inwestycji na społeczności i służą ograniczaniu ryzyka powodowania lub przyczyniania się do negatywnych wpływów.

Na dzień sporządzenia sprawozdania Spółka nie posiada sformalizowanych metod ani wskaźników (KPI) pozwalających na mierzalną ocenę skuteczności opisanych działań w odniesieniu do dotkniętych społeczności.

W 2025 roku nie odnotowano poważnych kwestii ani incydentów związanych z naruszeniami praw człowieka odnoszącymi się do dotkniętych społeczności.

[S3-5] CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I SZANSAMI

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie posiada sformalizowanych, mierzalnych i osadzonych w czasie celów sformułowanych bezpośrednio w odniesieniu do dotkniętych społeczności.

Brak konkretnych punktów odniesienia wynika z trwającego procesu transformacji strategicznej organizacji – Spółka dysponuje obecnie Projektem Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031 oraz znajduje się na etapie planowania nowej strategii biznesowej. W ramach tych prac przewidziane jest opracowanie i zatwierdzenie precyzyjnych wskaźników monitorujących skuteczność zarządzania wpływem społecznym.

Niezależnie od trwającego procesu parametryzacji celów, Spółka wyznaczyła jasny kierunek strategiczny, jakim jest dalszy rozwój floty zeroemisyjnej i niskoemisyjnej. Działanie to jest definiowane jako kluczowy cel kierunkowy, którego realizacja ma przynieść wymierne korzyści zdrowotne i środowiskowe społecznościom lokalnym w regionie Małopolski poprzez systematyczną redukcję emisji spalin. Pełna operacjonalizacja tych zamierzeń, obejmująca określenie lat bazowych oraz docelowych wartości liczbowych dla wskaźników wpływu społecznego, zostanie zrealizowana w ślad za przyjęciem nowej strategii zrównoważonego rozwoju oraz powiązanych z nią planów inwestycyjnych.



ESRS S4 – Konsumenci i użytkownicy końcowi

[SBM-3] ISTOTNE WPŁYWY, RYZYKA I SZANSE ORAZ ICH WZAJEMNE ZWIĄZKI ZE STRATEGIĄ I Z MODELEM BIZNESOWYM

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. za grupę użytkowników końcowych uznaje wszystkich pasażerów korzystających z usług przewozowych w ramach transportu kolejowego oraz Małopolskich Linii Drowozowych (MLD), niezależnie od ich wieku czy przynależności do określonych grup społecznych.

Model biznesowy Spółki jako operatora użyteczności publicznej jest bezpośrednio zorientowany na dostarczanie bezpiecznych, inkluzywnych i transparentnych usług mobilności, co stanowi fundament zrównoważonego rozwoju regionu.

Rzeczywiste pozytywne wpływy na klientów i użytkowników końcowych wynikają m.in. z działań podejmowanych na rzecz zwiększania dostępności i jakości usług transportowych, w szczególności poprzez rozwój systemu informacji pasażerskiej oraz dostosowywanie infrastruktury i taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Działania te zwiększają dostępność, przejrzystość i użyteczność usług transportu publicznego oraz wspierają włączenie społeczne użytkowników.

Potencjalny pozytywny wpływ związany jest z sukcesywnym wprowadzaniem autobusów spełniających standard GSR2, co przyczynia się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz ograniczenia ryzyka wystąpienia zdarzeń niebezpiecznych.

Istotne ryzyka związane są przede wszystkim z zapewnieniem bezpieczeństwa przewozów kolejowych i autobusowych oraz z decyzjami dotyczącymi rozmieszczenia taboru zeroemisyjnego na obsługiwanych liniach, które mogą wpływać na poziom dostępności i jakość usług transportowych dla poszczególnych grup użytkowników.

Wpływy oraz ryzyka związane z konsumentami i użytkownikami końcowymi zostały szczegółowo opisane w rozdziale „Informacje ogólne”.

[S4-1] POLITYKI ZWIĄZANE Z KONSUMENTAMI I UŻYTKOWNIKAMI KOŃCOWYMI

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. zarządza istotnymi wpływami, ryzykami i szansami związanymi z konsumentami i użytkownikami końcowymi w oparciu o obowiązujące regulacje wewnętrzne, procedury oraz zasady organizacyjne.

W obszarze kolejowego transportu pasażerskiego Spółka stosuje regulacje wewnętrzne określające zasady świadczenia usług na rzecz pasażerów, w szczególności:

- *Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. oraz*
- *Taryfę przewozową osób, rzeczy i zwierząt „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.*

Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. określa przepisy porządkowe oraz zasady korzystania z usług przewoźnika, w tym warunki przewozu osób, rzeczy i zwierząt pozostających pod opieką podróżnego. Dokument reguluje również zasady obsługi i odprawy pasażerów, warunki udzielania pomocy osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, a także kwestie związane z rodzajami dokumentów przewozu, ich ważnością, sprzedażą i sposobem korzystania z nich.

Ponadto regulamin obejmuje zasady postępowania w przypadku zmiany umowy przewozu lub rezygnacji z przejazdu, kontroli dokumentów przewozu, przejazdu bez ważnego biletu lub dokumentu uprawniającego do ulgi, a także procedury dotyczące rzeczy znalezionych w pociągu. Dokument określa również tryb i terminy składania reklamacji oraz skarg, jak również zasady sprzedaży biletów w ramach ofert Pakiet Podróżnika i Wspólny Bilet.

Przy opracowywaniu i aktualizacji regulaminu uwzględniane są potrzeby pasażerów, organizatora przewozów, jednostek samorządu terytorialnego oraz podwykonawców. Spółka analizuje zgłoszenia, reklamacje, skargi i wnioski pasażerów, wykorzystując je do doskonalenia jakości obsługi, organizacji przewozów oraz dostępności usług transportowych.

Taryfa przewozowa osób, rzeczy i zwierząt „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. określa zasady ustalania opłat za przewóz osób w 2 klasie pociągów osobowych uruchamianych przez przewoźnika, w tym w odniesieniu do biletów jednorazowych normalnych i ulgowych oraz imiennych biletów miesięcznych odcinkowych. Dokument reguluje również opłaty związane z przewozem rzeczy i zwierząt przewożonych przez podróżnych, a także rowerów i hulajnóg.

Ponadto taryfa wskazuje sposób naliczania opłat za pozostałe usługi przewozowe oraz opłat dodatkowych związanych z przewozem osób, rzeczy i zwierząt. Dokument stosowany jest łącznie z *Regulaminem przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.*

Powyższe dokumenty mają zastosowanie do wszystkich pasażerów korzystających z usług kolejowych Spółki i określają zasady zawierania oraz realizacji umowy przewozu, prawa i obowiązki pasażerów, zasady odprawy podróżnych, przewozu bagażu, zwierząt i rzeczy, a także warunki taryfowe oraz procedury związane z reklamacjami i zwrotem należności za bilety. Regulaminy i taryfy udostępniane są pasażerom za pośrednictwem strony internetowej Spółki, w kasach biletowych, w siedzibie Spółki oraz w zakresie najważniejszych informacji dla podróżnych, również w pojazdach wykorzystywanych do realizacji przewozów. Nadzór nad wdrażaniem i stosowaniem obowiązujących dokumentów sprawuje Dyrektor Pionu Handlowego przy wsparciu podległych pracowników.

Stosowane regulacje odpowiadają na zidentyfikowane wpływy i ryzyka związane z bezpieczeństwem przewozów oraz dostępnością produktów i usług. Ich celem jest również zapewnienie wysokiej jakości i punktualności świadczonych usług, a także kompleksowej i przyjaznej obsługi pasażerów. Jednocześnie regulacje te służą ochronie interesów Spółki oraz jej pracowników i odnoszą się do zagadnień związanych z obsługą pasażerów, organizacją przewozów oraz funkcjonowaniem kanałów sprzedaży biletów, w tym kanałów elektronicznych. Zasady obowiązują na wszystkich liniach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA1, SKA2, SKA3), a także K7, K71 i K5, jak również w przypadku zastępczej komunikacji autobusowej obsługiwanej przez Spółkę. Linia kolejowa M7 jest połączeniem transgranicznym obsługiwany przez koleje słowackie i słowacką drużynę konduktorską. Z tego względu jej funkcjonowanie podlega również częściowo regulacjom obowiązującym po stronie słowackiej.

Spółka deklaruje poszanowanie praw pasażerów oraz stosowanie zasad niedyskryminacji, w tym zakazu bezpośredniego i pośredniego różnicowania pasażerów ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania. Obowiązujące zasady obejmują również zapewnienie dostępności usług dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Podejście Spółki w tym zakresie opiera się na obowiązujących regulacjach krajowych i unijnych, w szczególności:

- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym,
- ustawie Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r.,
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 kwietnia 2021 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych,
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej;
- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego;
- zaleceniach Urzędu Transportu Kolejowego;
- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r.;
- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679, znanym jako RODO (Ogólne Rozporządzenie o Ochronie Danych).

W ramach obowiązujących zasad konsumentom zapewniany jest dostęp do informacji dotyczących m.in. rozkładów jazdy, taryf, warunków przewozu, dostępności usług dla osób o ograniczonej mobilności, możliwości przewozu rowerów i hulajnóg, procedur reklamacyjnych

oraz zasad uzyskiwania zwrotów należności i odszkodowań. Regulacje przewidują również możliwość składania skarg oraz dochodzenia roszczeń związanych z realizacją usług przewozowych.

Nadzór nad wdrażaniem i stosowaniem obowiązujących zasad sprawują Zarząd Spółki, dyrektorzy pionów merytorycznych oraz dyrektorzy departamentów przy wsparciu podległych pracowników, a funkcjonowanie obowiązujących zasad podlega bieżącej weryfikacji m.in. poprzez analizę wniosków, skarg i reklamacji pasażerów oraz wyników badań satysfakcji klienta. Spółka prowadzi również regularne kontrole realizowane w pociągach, obejmujące w szczególności ocenę pracy drużyn konduktorskich oraz jakości obsługi pasażerów. Uzupełniającą prowadzone są wewnętrzne konsultacje organizacyjne służące doskonaleniu przyjętych rozwiązań i praktyk operacyjnych.

W obszarze autobusowego transportu pasażerskiego realizowanego przez Małopolskie Linie Dostawcze stosowane są w szczególności następujące regulacje:

- *Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt pojazdami Małopolskich Linii Dostawczych, obsługiwanych przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.”*
- *Podręcznik obsługi pasażera,*
- *Regulamin przewozu rowerów w pojazdach i przyczepach,*
- *Instrukcja uruchamiania linii,*
- *Taryfa strefowo-odległościowa.*

Regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt pojazdami Małopolskich Linii Dostawczych, obsługiwanych przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.” ma charakter analogiczny do opisanego wcześniej *Regulaminu przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.*. Dokument ten określa zasady korzystania z usług przewozowych realizowanych w ramach przewozów autobusowych, w tym prawa i obowiązki pasażerów, warunki przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz zasady postępowania w sytuacjach związanych z realizacją usług transportowych.

Podręcznik obsługi pasażera stanowi podstawowy dokument regulujący zasady realizacji przewozów autobusowych oraz standard obsługi pasażerów. Dokument jest przekazywany wszystkim kierowcom realizującym przewozy, zarówno zatrudnionym w Spółce, jak i współpracującym w ramach podwykonawstwa, zapewniając jednolite stosowanie określonych zasad bez wyjątków.

Określa on spójne standardy w zakresie obsługi pasażerów, sprzedaży i kontroli biletów, realizacji zatrzymań na przystankach oraz ogólnej organizacji przewozu, obejmując wszystkie etapy podróży – od zawarcia umowy przewozu, poprzez system taryfowy i ulgowy, aż po realizację kursu zgodnie z rozkładem jazdy. Podręcznik wyznacza również ramy operacyjne dla nadzoru nad realizacją przewozów, w tym rolę dyspozytora w bieżącym monitorowaniu wykonywanych kursów.

Celem dokumentu jest zapewnienie jednolitego i przewidywalnego standardu obsługi wszystkich użytkowników usług przewozowych oraz ujednolicenie działań wszystkich uczestników procesu transportowego.

Regulamin przewozu rowerów w pojazdach i przyczepach wskazuje warunki dopuszczenia rowerów do przewozu oraz zasady ich transportu w trakcie podróży.

Wskazane poniżej dokumenty nie odnoszą się wprost do konsumentów i użytkowników końcowych, jednak mają istotne znaczenie dla organizacji i zasad realizacji usług przewozowych, a tym samym pośrednio wpływają na sposób zaspokajania potrzeb pasażerów.

Instrukcja uruchamiania linii stanowi wewnętrzny dokument Spółki regulujący proces wdrażania nowych połączeń oraz zmian w istniejącej siatce przewozów, realizowanych na podstawie wniosków zewnętrznych, wewnętrznych oraz zgłoszeń organizatora transportu.

Dokument określa zasady współpracy pomiędzy Spółką, a organizatorem przewozów porządkując relacje w zakresie planowania, oceny i wdrażania zmian w ofercie przewozowej.

Celem instrukcji jest zapewnienie spójnego podejścia do uruchamiania nowych linii i modyfikacji rozkładów jazdy z uwzględnieniem aspektów ekonomicznych, funkcjonalnych, organizacyjnych oraz finansowych, a także usprawnienie procesu decyzyjnego pomiędzy stronami.

Taryfa strefowo-odległościowa określa zasady naliczania opłat za przejazdy w zależności od pokonywanej odległości oraz obowiązujących stref taryfowych.

Dodatkowo działalność przewozowa realizowana jest z uwzględnieniem wymagań wynikających z Regulaminu nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczącego homologacji pojazdów, który obejmuje standardy bezpieczeństwa oraz dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym osób z ograniczoną mobilnością. Spółka posiada również uprawnienia do wykonywania krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób, co potwierdza spełnianie wymagań formalnych i organizacyjnych niezbędnych do realizacji działalności przewozowej.

Spółka zapewnia dostęp do autobusowych usług przewozowych w ramach transportu użyteczności publicznej dla konsumentów o zróżnicowanych potrzebach i możliwościach, m.in. poprzez rozwiązania techniczne ułatwiające dostęp do pojazdów, takie jak rampy oraz systemy obniżania poziomu zawieszenia oraz udostępnienie różnorodnych kanałów sprzedaży biletów, obejmujących kanały mobilne, stacjonarne oraz sprzedaż w pojeździe, z możliwością płatności gotówką i elektronicznie. Działania te ukierunkowane są na zapewnienie równego dostępu do usług przewozowych wszystkim pasażerom.

System zasad i instrukcji znajduje zastosowanie wobec wszystkich pasażerów korzystających z autobusowych usług przewozowych realizowanych w ramach Małopolskich Linii Drowozowych, obejmuje całość realizowanych linii autobusowych oraz uwzględnia współpracę z podwykonawcami.

W perspektywie przyszłej Spółka planuje przyjęcie instrukcji obsługi codziennej pojazdów, obejmującej kwestie związane z utrzymaniem czystości oraz bieżącą obsługą techniczną, a także zasadami obsługi okresowej (utrzymania technicznego).

Polityki związane z konsumentami i użytkownikami końcowymi, obowiązujące zarówno w segmencie kolejowym, jak i autobusowym, są udostępniane zainteresowanym stronom za pośrednictwem strony internetowej Spółki, zapewniając możliwość zapoznania się z zasadami świadczenia usług przewozowych oraz obsługi pasażerów.

Nadzór nad stosowaniem polityk sprawowany jest przez Dyrektora Pionu Przewozów Autobusowych. Weryfikacja przestrzegania obowiązujących standardów odbywa się zarówno poprzez kontrole terenowe, jak i z wykorzystaniem narzędzi cyfrowych umożliwiających dokumentowanie i archiwizację wyników kontroli.

Celem przyjętych zasad i regulacji w obszarze przewozów kolejowych i autobusowych jest zapewnienie jednolitego standardu realizacji usług przewozowych, ograniczanie sytuacji niebezpiecznych oraz minimalizowanie opóźnień, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiej jakości taboru. Stosowane rozwiązania odpowiadają na zidentyfikowane ryzyka związane z bezpieczeństwem przewozów, w tym dotyczące procedur obsługi i odprawy pasażerów, stanu technicznego taboru oraz jakości i dostępności informacji pasażerskiej.

Zgodność wewnętrznych regulacji Spółki z Wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka oraz Wytycznymi OECD opiera się na włączeniu zasad niedyskryminacji, zapewnieniu powszechnej dostępności usług (PRM) oraz rygorystycznym przestrzeganiu standardów bezpieczeństwa pasażerów do codziennych procesów operacyjnych. Spółka monitoruje tę zgodność poprzez systematyczną analizę reklamacji i skarg pasażerskich pod kątem naruszeń praw konsumenta oraz poprzez cykliczne kontrole jakości obsługi i bezpieczeństwa taboru. „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. deklaruje, że w roku raportowym nie odnotowano przypadków naruszeń Wytycznych ONZ dotyczących biznesu i praw człowieka, Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie podstawowych zasad i praw w pracy ani Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw międzynarodowych w odniesieniu do konsumentów i użytkowników końcowych. Informacja ta dotyczy zarówno działalności w zakresie przewozów kolejowych, jak i autobusowych.

[S4-2] PROCESY WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE WPŁYWÓW Z KONSUMENTAMI I UŻYTKOWNIKAMI KOŃCOWYMI

Zarówno w przypadku przewozów kolejowych, jak i autobusowych „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. prowadzi w trybie ciągłym proces zbierania oraz analizy opinii, wniosków i potrzeb użytkowników końcowych, wykorzystując w tym celu różne kanały komunikacji, w tym korespondencję elektroniczną, formularze kontaktowe, media społecznościowe oraz kontakt telefoniczny.

W segmencie kolejowym pasażerowie przekazują wnioski dotyczące w szczególności rozkładów jazdy, oferty przewozowej oraz taryfowej, natomiast w segmencie autobusowym proces współpracy z użytkownikami końcowymi obejmuje analizę zgłoszeń dotyczących funkcjonowania linii komunikacyjnych. Funkcję operacyjnego nadzoru nad zapewnieniem współpracy oraz uwzględnianiem jej wyników w podejściu jednostki pełni Dyrektor Pionu Przewozów Autobusowych, wspierany przez podległych pracowników odpowiedzialnych za realizację procesów.

Szczegółowe informacje dotyczące funkcjonujących kanałów zgłaszania problemów i potrzeb przedstawiono w ujawnieniu S4-3.

Jednocześnie Spółka funkcjonuje w modelu, w którym istotna część decyzji dotyczących oferty przewozowej, w szczególności zakresu i organizacji usług, podejmowana jest przez organizatora przewozów, tj. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Oznacza to ograniczony poziom decyzyjności Spółki w zakresie kształtowania parametrów usług, przy jednoczesnym pełnieniu przez nią roli wykonawczej oraz operacyjno-analitycznej. W związku z tym zgłaszane przez pasażerów wnioski są analizowane przez Spółkę i przekazywane do właściwych podmiotów decyzyjnych.

Na podstawie zgłoszeń pasażerów oraz informacji przekazywanych przez jednostki samorządu terytorialnego Spółka dokonuje analizy realizacji przewozów i, w ramach dostępnych zasobów oraz uzgodnień z organizatorem przewozów, może wprowadzać korekty operacyjne, w szczególności w zakresie rozkładów jazdy i skomunikowania połączeń.

Proces ten realizowany jest w modelu obejmującym planowanie, realizację oraz ewaluację usług przewozowych, w którym Spółka odpowiada za wdrożenie i operacyjne wykonanie usług, natomiast etap planistyczny oraz część decyzji strategicznych pozostają po stronie organizatora przewozów. Dotyczy to w szczególności segmentu przewozów autobusowych, w którym bieżące dostosowywanie organizacji połączeń stanowi element realizacji usług przewozowych.

W przypadku segmentu kolejowego Spółka minimum dwa razy w roku uczestniczy również w konsultacjach społecznych prowadzonych wspólnie z organizatorem przewozów oraz zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., co umożliwia uwzględnianie potrzeb użytkowników w szerszym procesie planowania. Dodatkowym narzędziem są okresowe badania satysfakcji pasażerów, które odbywa się raz w roku.

Istotnym elementem procesu współpracy z pasażerami przewozów kolejowych jest również obsługa reklamacji, obejmująca w szczególności zgłoszenia dotyczące zakłóceń w realizacji przewozów, w tym opóźnień oraz niewykorzystanych biletów, które są rozpatrywane w ramach określonych procedur.

Na dzień sporządzenia raportu Spółka nie dokonuje oceny skuteczności współpracy z konsumentami i użytkownikami końcowymi.

W 2025 r. Spółka korzystała również z wyników badania przeprowadzonego przez podmiot zewnętrzny, Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o., pt. „Badanie dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego realizowanego przez transport kolejowy i linie dowozowe w miejscowościach województwa małopolskiego”. Analiza objęła m.in. ocenę regionalnych przewozów kolejowych i linii dowozowych pod kątem ich dostosowania do potrzeb mieszkańców i pasażerów, pozwalając na identyfikację obszarów o ograniczonej dostępności transportowej. Zastosowana metodologia obejmowała m.in. analizę rozkładów jazdy, badania ankietowe wśród pasażerów Małopolskich Linii Dowozowych, indywidualne wywiady z przedstawicielami gmin, analizę danych Urzędu Transportu Kolejowego oraz przegląd dokumentów strategicznych i modeli ruchu.

[S4-3] PROCESY NAPRAWY SKUTKÓW NEGATYWNYCH WPŁYWÓW I KANAŁY ZGŁASZANIA PROBLEMÓW PRZEZ KONSUMENTÓW I UŻYTKOWNIKÓW KOŃCOWYCH

Mimo że „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie identyfikuje negatywnych wpływów w obszarze konsumentów i użytkowników końcowych, w celu ograniczania ryzyka wystąpienia potencjalnych nieprawidłowości zapewnia funkcjonowanie kanałów umożliwiających zgłaszanie problemów, potrzeb oraz wątpliwości związanych z realizowanymi usługami przewozowymi.

W obszarze przewozów kolejowych i autobusowych Spółka zapewnia pasażerom możliwość zgłaszania skarg, reklamacji, wniosków oraz innych uwag dotyczących realizowanych usług przewozowych, przy wykorzystaniu kanałów ustanowionych przez samą jednostkę. Mechanizmy te obejmują w szczególności sytuacje związane z opóźnieniami lub odwołaniem połączeń, niewykorzystaniem biletu, jakością obsługi pasażera, a także innymi utrudnieniami związanymi z realizacją przewozu. Pasażerowie mogą ubiegać się m.in. o zwrot należności za niewykorzystany bilet, rekompensatę kosztów poniesionych w związku z koniecznością skorzystania z alternatywnego środka transportu lub dochodzić innych roszczeń wynikających z zakłóceń w realizacji przewozów.

W przypadku zakłóceń w realizacji przewozów, w tym odwołania połączeń, Spółka podejmuje działania mające na celu ograniczenie negatywnych skutków dla pasażerów, obejmujące w szczególności organizację zastępczej komunikacji autobusowej lub zapewnienie możliwości kontynuowania podróży innymi połączeniami.

Spółka udostępnia pasażerom różnorodne kanały kontaktu i zgłaszania problemów, obejmujące dedykowane adresy e-mail, formularze kontaktowe dostępne na stronie internetowej, infolinię telefoniczną, komunikację za pośrednictwem mediów społecznościowych, możliwość składania zgłoszeń w kasach biletowych i punktach obsługi klienta, a także korespondencję tradycyjną oraz osobisty kontakt w siedzibie Spółki. Dla osób z niepełnosprawnościami zapewniono dodatkowe dedykowane kanały kontaktu związane z organizacją asysty i wsparcia podczas podróży.

Informacje dotyczące zasad kontaktu, składania reklamacji, skarg i wniosków publikowane są na stronie internetowej Spółki, w *Regulaminie przewozu osób, rzeczy i zwierząt oraz obsługi i odprawy podróżnych* oraz w pojazdach wykorzystywanych do realizacji przewozów. Udostępnione kanały umożliwiają zgłaszanie uwag, skarg, reklamacji i wniosków dotyczących zarówno usług świadczonych bezpośrednio przez Spółkę, jak i usług realizowanych przez podwykonawców działających na jej rzecz.

Proces rozpatrywania reklamacji prowadzony jest zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi. Spółka monitoruje wpływające zgłoszenia oraz prowadzi ich bieżącą ewidencję. W przypadku konieczności uzupełnienia dokumentacji lub przekazania dodatkowych informacji pasażerowie informowani są o tym w terminach wynikających z obowiązujących regulacji. Odpowiedzi na reklamacje udzielane są z zachowaniem ustawowych terminów, a w przypadku nieuwzględnienia reklamacji pasażer ma możliwość wniesienia odwołania. Jeżeli zgłoszenie dotyczy innego przewoźnika lub podmiotu uczestniczącego w realizacji przewozu, sprawa przekazywana jest do właściwej organizacji wraz z poinformowaniem pasażera.

Ochrona osób zgłaszających nieprawidłowości opiera się na zapewnieniu pełnej poufności tożsamości zgłaszających w ramach procesów reklamacyjnych i skargowych, co jest realizowane zgodnie z przepisami RODO i wewnętrznymi procedurami obsługi pasażera. Spółka nie identyfikuje ryzyka działań odwetowych wobec pasażerów ze względu na charakter świadczonych usług użyteczności publicznej. Jednocześnie, w przypadku zgłoszeń dotyczących poważnych naruszeń prawa lub zasad etycznych, pasażerowie jako interesariusze zewnętrzni mają dostęp do sformalizowanego kanału zgłoszeń opisanego w ujawnieniu G1-1. Procedura ta zapewnia ustawową ochronę przed działaniami odwetowymi oraz gwarantuje poufność i bezstronność procesu wyjaśniającego, co stanowi formalne zabezpieczenie praw osób zgłaszających nieprawidłowości.

W przypadku braku satysfakcjonującego rozwiązania sprawy pasażerowie mogą również korzystać z zewnętrznych mechanizmów dochodzenia swoich praw, w tym kierować sprawy do Urzędu Transportu Kolejowego, organizatora przewozów lub właściwych organów sądowych.

Wpływające zgłoszenia są wykorzystywane również w celu doskonalenia jakości usług oraz identyfikacji obszarów wymagających usprawnień organizacyjnych lub operacyjnych. Kwestie zgłaszane przez pasażerów stanowią element analiz prowadzonych podczas cyklicznych spotkań i pouczeń pracowników mających bezpośredni kontakt z pasażerami.

W obszarze transportu autobusowego wszystkie pojazdy wykorzystywane do realizacji przewozów objęte są obowiązkowym ubezpieczeniem OC oraz ubezpieczeniem NNW. Roszczenia związane ze szkodami materialnymi lub uszczerbkiem na zdrowiu rozpatrywane są przez ubezpieczyciela zgodnie z obowiązującymi procedurami, przy czym Spółka posiada wgląd w zgłaszane sprawy i monitoruje przebieg procesu obsługi roszczeń.

Spółka nie prowadzi działań ukierunkowanych na ocenę skuteczności funkcjonowania mechanizmów wdrożonych w segmencie kolejowym. Jednocześnie w segmencie autobusowym skuteczność funkcjonujących kanałów i procedur zgłoszeniowych podlega bieżącej ocenie w ramach działań kontrolnych, analitycznych i weryfikacyjnych prowadzonych przez Spółkę. Wykorzystywane metody obejmują w szczególności kontrole jawne oraz kontrole typu „tajemniczy pasażer”, analizę opóźnień na liniach, analizę wpływających skarg, reklamacji i uwag, a także weryfikację skuteczności wdrażanych działań naprawczych pod kątem ograniczania powtarzających się problemów wpływających na jakość i punktualność realizowanych przewozów.

Na podstawie obserwowanego poziomu wykorzystania kanałów Spółka uznaje, że są one rozpoznawalne wśród pasażerów, cechują się przejrzystością w użytkowaniu oraz budują zaufanie użytkowników jako skuteczny sposób przekazywania uwag i wątpliwości.

Spółka podejmuje również działania mające na celu ograniczanie negatywnych skutków zakłóceń w realizacji przewozów. W przypadku awarii pociągów lub utrudnień w ruchu kolejowym własna flota autobusowa wykorzystywana jest do organizacji zastępczej komunikacji autobusowej na wskazanych odcinkach. Dodatkowo, w sytuacjach kryzysowych, w tym związanych z niekorzystnymi warunkami pogodowymi, Spółka może organizować alternatywne formy transportu pasażerów, obejmujące m.in. pojazdy zastępcze lub transport realizowany innymi środkami przewozu.

Istotnym elementem współpracy z użytkownikami końcowymi jest również możliwość zgłaszania przejazdów grupowych za pośrednictwem kanałów mailowych. Rozwiązanie to ma na celu odpowiednie planowanie wykorzystania dostępnej pojemności pojazdów oraz ograniczanie możliwości wystąpienia utrudnień dla pozostałych pasażerów korzystających z danej linii komunikacyjnej.

W perspektywie przyszłej Spółka planuje również wdrożenie procedur dotyczących organizacji i rezerwacji przewozu rowerów, co ma umożliwić bardziej efektywne zarządzanie dostępnością usług oraz lepsze dostosowanie przewozów do potrzeb użytkowników końcowych.

[S4-4] PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH ISTOTNYCH WPŁYWÓW NA KONSUMENTÓW I UŻYTKOWNIKÓW KOŃCOWYCH ORAZ STOSOWANIE PODEJŚĆ SŁUŻĄCYCH ZARZĄDZANIU ISTOTNYMI RYZYKAMI I WYKORZYSTYWANIU ISTOTNYCH SZANS ZWIĄZANYCH Z KONSUMENTAMI I UŻYTKOWNIKAMI KOŃCOWYMI ORAZ SKUTECZNOŚĆ TYCH DZIAŁAŃ

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. realizuje działania ukierunkowane na wzmacnianie pozytywnych wpływów związanych z wysoką jakością informacji przekazywanych pasażerom, bezpieczeństwem osobistym oraz równym dostępem do usług transportowych dla osób z niepełnosprawnościami. Podejmowane działania służą również zarządzaniu ryzykami związanymi z bezpieczeństwem przewozów oraz jakością i dostępnością świadczonych usług.

W segmencie przewozów kolejowych Spółka realizuje szereg działań operacyjnych, szkoleniowych i organizacyjnych obejmujących zarówno personel pokładowy, jak i tabor kolejowy.

Pracownicy Spółki zostali przeszkoleni w zakresie profesjonalnej obsługi pasażera, komunikacji z klientem trudnym, udzielania pierwszej pomocy oraz postępowania wobec osób o szczególnych potrzebach. Dodatkowo prowadzone są cykliczne szkolenia drużyn konduktorskich obejmujące aktualne zasady obsługi pasażerów, ofertę przewozową oraz obowiązujące regulacje. Spółka uczestniczy również w spotkaniach i inicjatywach dotyczących dostępności transportu organizowanych przez Urząd Transportu Kolejowego, a także w wizytach studyjnych krajowych i zagranicznych, których celem jest wymiana doświadczeń w zakresie obsługi osób z niepełnosprawnościami i podnoszenia standardów dostępności usług.

W zakresie infrastruktury taborowej Spółka zapewnia rozwiązania wspierające komfort i bezpieczeństwo podróży, w tym wydzielone przestrzenie dla różnych grup pasażerów, takich jak osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, kobiety w ciąży czy podróżni z rowerami. Pojazdy wyposażone są również w systemy łączności umożliwiające kontakt z drużyną konduktorską i maszynistą w sytuacjach wymagających interwencji.

Spółka uwzględnia potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się poprzez stosowanie rozwiązań wspierających dostępność usług przewozowych. W pojazdach wyznaczone są specjalne miejsca dla takich pasażerów, a osoby te są zwolnione z konieczności zgłoszenia się po odbiór biletu oraz z opłaty za jego wydanie. Zapewniana jest także doraźna pomoc przy wsiadaniu i wysiadaniu z pociągu z wykorzystaniem specjalnych ramp i wind znajdujących się na wyposażeniu pojazdów. Dodatkowo wybrane elementy wyposażenia, w tym przyciski otwierania drzwi, przyciski SOS oraz interkomy, oznaczone są alfabetem Braille’a. W kasach biletowych dostępne są również pętle indukcyjne dla osób niedosłyszących oraz usługa tłumacza języka migowego online.

Działania Spółki obejmują trzy uzupełniające się poziomy zarządzania: zapobieganie, łagodzenie oraz działania naprawcze.

W obszarze zapobiegania Spółka koncentruje się na utrzymaniu sprawności technicznej taboru oraz zapewnieniu właściwej obsady pociągów, co ma na celu ograniczanie ryzyka zakłóceń w realizacji przewozów. Jednocześnie uwzględnia się, że część zakłóceń w ruchu kolejowym wynika z czynników niezależnych od Spółki, w szczególności działań zarządcy infrastruktury lub innych przewoźników.

W przypadku wystąpienia zakłóceń w realizacji przewozów wdrażane są działania łagodzące, obejmujące bieżącą komunikację pomiędzy drużyną konduktorską, dyspozyturą oraz dyżurnymi ruchu, co umożliwia przekazywanie pasażerom aktualnych informacji dotyczących sytuacji operacyjnej. W razie potrzeby organizowana jest również komunikacja zastępcza.

Działania naprawcze obejmują w szczególności możliwość ubiegania się przez pasażerów o zwrot kosztów biletów niewykorzystanych, rekompensaty związane z koniecznością skorzystania z alternatywnych środków transportu oraz zwrot innych uzasadnionych kosztów wynikających bezpośrednio z zakłóceń w realizacji przewozu. Każde zgłoszenie rozpatrywane jest indywidualnie, z uwzględnieniem dostępnych danych operacyjnych, w tym informacji o sprzedaży biletów, zapisów systemowych, danych eksploatacyjnych oraz w razie potrzeby, materiałów z monitoringu.

W przypadku zgłoszeń dotyczących nieprawidłowości operacyjnych lub błędów systemowych Spółka podejmuje działania wyjaśniające i korygujące, w tym analizę przyczyn zdarzenia oraz działania naprawcze, takie jak zwrot środków lub korekta błędów transakcyjnych.

Skuteczność podejmowanych działań oceniana jest na podstawie analizy reklamacji, wyników badań satysfakcji pasażerów, danych dotyczących sprzedaży biletów oraz frekwencji w pociągach. Na tej podstawie możliwe jest również podejmowanie decyzji operacyjnych dotyczących dostosowania podaży miejsc do bieżącego popytu pasażerskiego.

W segmencie przewozów autobusowych, w obszarze operacyjnym wykorzystywane są narzędzia wspierające nadzór nad realizacją przewozów, w tym systemy monitorowania i raportowania realizacji zadań przewozowych. Obejmują one m.in. system dyspozytorski (Centrala Nadzoru Ruchu), umożliwiający bieżące zarządzanie operacjami transportowymi oraz raportowanie odchyleń od planu, a także narzędzia analityczne służące ocenie jakości realizowanych usług i stanu floty. Pasażerowie mają możliwość korzystania z aplikacji *Kiedy Przyjedzie* zapewniającej bieżące informacje dotyczące rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym, z uwzględnieniem opóźnień i utrudnień w ruchu.

W procesie organizacji przewozów Spółka współpracuje z organizatorem transportu, który odpowiada za określanie zasadniczych parametrów siatki połączeń, w tym uruchamianie nowych linii, przebieg tras oraz częstotliwość kursowania. Spółka uczestniczy w procesie

wdrożeniowym poprzez analizę zgłoszeń pasażerów oraz jednostek samorządu terytorialnego, a także poprzez ocenę możliwości operacyjnych i zasobowych realizacji usług.

W obszarze zapobiegania potencjalnym negatywnym zdarzeniom możliwym do wystąpienia Spółka realizuje działania ukierunkowane na zapewnienie odpowiedniego standardu technicznego taboru oraz jego zgodności z obowiązującymi wymaganiami w zakresie systemów bezpieczeństwa. Flota wyposażona jest zgodnie z najnowszymi regulacjami homologacyjnymi w systemy bezpieczeństwa GSR2. W odniesieniu do pojazdów należących do podwykonawców Spółka przeprowadza certyfikację zgodnie z przyjętym standardem przed dopuszczeniem ich do ruchu oraz realizuje bieżące kontrole jakości. Dodatkowo w pojazdach stosowane są rozwiązania zapewniające dostępności usług dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, np. obniżane rampy oraz poprawiające komfort podróży, takie jak klimatyzacja oraz systemy łączności WIFI. Prowadzone są również szkolenia dla kierowców w zakresie obsługi pasażerów oraz udzielania pierwszej pomocy, obejmujące zarówno pracowników własnych, jak i kierowców podwykonawców.

W przypadku wystąpienia zakłóceń w realizacji usług Spółka wdraża działania łagodzące, obejmujące m.in. zapewnienie pojazdów zastępczych, organizację kontynuacji przerwanych kursów oraz bieżące informowanie pasażerów o utrudnieniach i przewidywanym czasie ich trwania. W uzasadnionych przypadkach możliwe jest również skierowanie pasażerów do alternatywnych środków transportu.

Ze względu na charakter działalności transportowej Spółka identyfikuje możliwość wystąpienia zdarzeń losowych związanych z ruchem pojazdów, w tym kolizji, wypadków lub nagłych hamowań mogących skutkować szkodami materialnymi lub uszczerbkiem na zdrowiu pasażerów. W związku z tym w roku raportowym Spółka rozpoczęła prace nad opracowaniem instrukcji bezpieczeństwa, której planowane wdrożenie przewidziane jest na lipiec 2026 r. Dokument ma obejmować procedury reagowania na zdarzenia losowe związane z realizacją przewozów autobusowych, w tym zasady postępowania w przypadku kolizji, wypadków oraz innych sytuacji kryzysowych wpływających na bezpieczeństwo pasażerów.

Działania naprawcze obejmują rozpatrywanie zgłoszeń pasażerów dotyczących szkód i niedogodności powstałych w związku z realizacją przewozów, w tym wniosków o zwrot kosztów biletów lub rekompensaty za alternatywne środki transportu. W przypadku zdarzeń losowych możliwe jest również uruchomienie ochrony ubezpieczeniowej. Każde zgłoszenie analizowane jest indywidualnie, z uwzględnieniem dostępnych danych operacyjnych, w tym zapisów systemowych, danych sprzedażowych, informacji od kierowców oraz zgłoszeń pasażerskich.

Spółka wykorzystuje również dane operacyjne, takie jak poziom frekwencji w pojazdach, dane o sprzedaży biletów oraz informacje przekazywane przez kierowców i systemy monitoringu, w celu dostosowywania oferty przewozowej do bieżącego popytu. Na tej podstawie podejmowane są decyzje dotyczące organizacji kursów, wielkości taboru oraz korekt rozkładów

jazdy, realizowane we współpracy z organizatorem przewozów oraz jednostkami samorządu terytorialnego.

Ocena skuteczności realizowanych działań opiera się na codziennej analizie danych obejmujących m.in. opóźnienia, przyspieszenia oraz zgłoszenia dyspozytorskie, ujętych w raportach dobowych odzwierciedlających bieżące funkcjonowanie sieci Małopolskich Linii Drowozowych. Uzyskane informacje stanowią podstawę do podejmowania działań korygujących i optymalizacyjnych, ukierunkowanych na poprawę jakości usług oraz zwiększenie niezawodności realizowanych przewozów.

Oczekiwane rezultaty działań podejmowanych w obu segmentach usług przewozowych obejmują zapewnienie ciągłej realizacji usług przy jednoczesnym ograniczaniu ryzyk operacyjnych wpływających na pasażerów. Spółka dąży do podnoszenia bezpieczeństwa, jakości i dostępności usług transportowych, w tym poprzez zwiększanie dostępności dla osób o szczególnych potrzebach, poprawę komfortu podróży, oraz zapewnienie rzetelnej i aktualnej informacji pasażerskiej.

Istotnym efektem działań jest również zwiększenie odporności operacyjnej systemu przewozowego na zakłócenia oraz sprawne zarządzanie sytuacjami kryzysowymi, w tym poprzez szybkie wdrażanie działań łagodzących i naprawczych. Dodatkowo oczekiwanym rezultatem jest bieżące dostosowywanie oferty przewozowej do rzeczywistego popytu pasażerskiego oraz systematyczne doskonalenie jakości usług w oparciu o analizy danych operacyjnych, zgłoszenia pasażerskie oraz wyniki badań satysfakcji.

Podejmowane przez Spółkę działania dotyczą konsumentów i użytkowników końcowych i są realizowane w sposób ciągły w ramach operacji własnych, z wykorzystaniem istniejących zasobów organizacyjnych oraz w ramach bieżącego finansowania działalności operacyjnej.

Realizowane przez Spółkę inicjatywy obejmują wszystkie szczeble łańcucha wartości. Dotyczą zarówno relacji upstream, w tym współpracy z organizatorem przewozów, zarządcą infrastruktury, podwykonawcami i dostawcami usług, jak i operacji własnych związanych z organizacją i realizacją przewozów, w tym alokacją zasobów ludzkich i sprzętowych, wielkością i dostępnością taboru oraz rozwiązań informacyjnych i obsługowych wpływających na jakość i bezpieczeństwo świadczonych usług. Działania te oddziałują również na relacje downstream poprzez bezpośrednią obsługę pasażerów oraz reagowanie na ich potrzeby, zgłoszenia i doświadczenia związane z realizacją przewozów.

W 2025 roku nie odnotowano żadnych istotnych kwestii ani incydentów dotyczących naruszeń praw człowieka w odniesieniu do konsumentów i użytkowników końcowych.

[S4-5] CELE DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI NEGATYWNYMI WPŁYWAMI, ZWIĘKSZANIA POZYTYWNYCH WPŁYWÓW I ZARZĄDZANIA ISTOTNYMI RYZYKAMI I ISTOTNYMI SZANSAMI

W roku sprawozdawczym 2025 „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie wyznaczyła jeszcze odrębnych wymiernych, ilościowych celów zrównoważonego rozwoju w zakresie zarządzania istotnymi wpływami, ryzykami i szansami związanymi z konsumentami i użytkownikami końcowymi. Brak przyjęcia mierzalnych celów o charakterze terminowym wynikał z etapu rozwoju systemów zarządzania (w tym prac projektowych nad Strategią zrównoważonego rozwoju na lata 2026–2031), jak również z faktu, że rok 2025 stanowił okres przejściowy w dostosowywaniu podejścia Spółki do nowych wymogów sprawozdawczości i zarządzania. Jednocześnie Spółka zakłada stopniowe wdrażanie celów w tym obszarze w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Niemniej jednak, Spółka w horyzoncie trzech lat (cele adresują istotny wpływ: Dostęp do informacji), a także zwiększenie dostępności miejsc dla rowerów w nowo pozyskiwanym taborze (cel adresujący wpływ: Dostępność produktów i usług).

W segmencie autobusowym cele obejmują realizuje i monitoruje zatwierdzone przez Zarząd cele biznesowe

i operacyjne w obszarze usług przewozowych, które stanowią bezpośrednią odpowiedź na zidentyfikowane istotne wpływy, ryzyka i szanse (IRO). W segmencie kolejowym cele te obejmują zwiększenie udziału kanałów elektronicznych w sprzedaży biletów o 5 punktów procentowych w perspektywie pięciu lat (przy obecnym poziomie ok. 40%), poprawę obsługi pasażerów nieposługujących się językiem polskim m.in. poprawę średniej oceny pasażerów w zakresie punktualności kursowania autobusów do poziomu powyżej 4,5 w skali 1–5 (obecnie 4,37), poprawę średniej oceny pasażerów w zakresie komfortu podróży do poziomu powyżej 4,8 w skali 1–5 (obecnie 4,69), co służy mitygowaniu ryzyk opisanych w IRO jako: Bezpieczeństwo osoby. Z kolei zwiększenie udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie podwykonawców do 5% do 2028 roku oraz 10% do 2029 roku jest działaniem bezpośrednio wspierającym istotny wpływ pozytywny w obszarze Zanieczyszczenia powietrza (E2).



ESRS G1 – Postępowanie w biznesie

[G1-1] POLITYKI POSTĘPOWANIA W BIZNESIE I KULTURA KORPORACYJNA

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o. kształtuje zasady postępowania w biznesie oraz rozwija kulturę korporacyjną w oparciu o przyjęte rozwiązania wewnętrzne oraz praktyki organizacyjne wspierające pożądane postawy i relacje w miejscu pracy.

Do kluczowych elementów systemu należą obowiązujące regulacje wewnętrzne.

Zasady równego traktowania zostały określone w *Regulaminie Pracy* i obejmują w szczególności kwestie związane ze stosunkiem pracy, warunkami zatrudnienia, awansowaniem oraz dostępem do szkoleń. Ich stosowanie ma na celu zapewnienie równych szans oraz opieranie decyzji kadrowych na obiektywnych kryteriach.

Regulamin Organizacyjny definiuje strukturę organizacyjną Spółki oraz zakres odpowiedzialności i kompetencji poszczególnych komórek, w tym jednostek właściwych dla prowadzenia dialogu społecznego. Stanowi on podstawę systemu zarządzania ryzykiem organizacyjnym, jednocześnie wspierając transparentną i efektywną współpracę z pracownikami.

Istotnym elementem jest również *Regulamin Wynagradzania*, który określa zasady kształtowania wynagrodzeń oraz przyznawania świadczeń związanych z pracą. Obejmuje on m.in. dodatki stażowe, nagrody i wyróżnienia za szczególne zaangażowanie oraz możliwość przyznania premii uznaniowej. Uzupełniająco pracownikom zapewniane są świadczenia dodatkowe, takie jak pakiet medyczny, świadczenia żywieniowe czy dobrowolne ubezpieczenie na życie. Rozwiązania te wspierają dbałość Spółki o sprawiedliwe i przejrzyste zasady kształtowania wynagrodzeń oraz docenianie wkładu pracowników. Wskazują również na promowanie zaangażowania, jakości pracy i budowanie trwałych relacji w organizacji.

W Spółce od 2018 roku funkcjonuje również *Wewnętrzna Procedura Antymobbingowa*, której celem jest zapobieganie niepożądanym zachowaniom oraz reagowanie na ich ewentualne wystąpienie. Rozwiązanie to odzwierciedla podejście organizacji oparte na poszanowaniu godności pracownika oraz tworzeniu bezpiecznego i etycznego środowiska pracy. Jest to również sygnał, że kultura korporacyjna Spółki opiera się na transparentności i braku tolerancji dla nadużyć.

Powyższe dokumenty zostały szczegółowo opisane w ujawnieniu SI-1.

Kultura korporacyjna rozwijana jest także poprzez działania o charakterze organizacyjnym i komunikacyjnym.

Spółka prowadzi cykliczne spotkania kadry zarządzającej, obejmujące dyrektorów i kierowników poszczególnych obszarów, co sprzyja koordynacji działań, wymianie informacji oraz spójności procesów decyzyjnych.

Ważnym elementem jest także komunikacja Prezesa Zarządu kierowana drogą mailową do wszystkich pracowników, odnosząca się do bieżącej sytuacji Spółki oraz wyrażająca wdzięczność za codzienną pracę, odpowiedzialność i profesjonalizm. Działania te wspierają przejrzystość funkcjonowania organizacji oraz budowanie zaufania poprzez bieżące informowanie i dialog.

Uzupełnieniem powyższych rozwiązań są inicjatywy wzmacniające relacje i zaangażowanie pracowników, w tym organizacja wydarzeń o charakterze integracyjnym oraz wspieranie aktywności zespołowych. Funkcjonuje również inicjatywa *Aktywne KMŁ*, umożliwiająca integrację pracowników poprzez wspólne aktywności sportowe. Organizacja takich aktywności wskazuje na dbałość o integrację zespołu, wspieranie zdrowego stylu życia oraz tworzenie pozytywnej atmosfery pracy.

Istotną rolę odgrywa także działalność *Komisji Socjalnej*, która wspiera zarządzanie świadczeniami socjalnymi oraz odpowiada na potrzeby pracowników w tym obszarze.

W praktyce organizacyjnej obserwowane są również mniej sformalizowane formy wzmacniania pożądanых postaw, takie jak indywidualne docenianie pracowników, podziękowania dla pracowników odchodzących na emeryturę za przepracowane lata czy oddolne inicjatywy wsparcia i solidarności w sytuacjach wymagających pomocy.

W 2025 roku Spółka oceniała stan kultury korporacyjnej w sposób pośredni poprzez systematyczne monitorowanie wybranych wskaźników operacyjnych i społecznych. Kluczowym elementem tego procesu jest bieżąca analiza liczby i charakteru zgłoszeń nieprawidłowości prowadzona przez Komisję ds. rozpatrywania zgłoszeń wewnętrznych, co pozwala na ocenę poziomu zaufania do systemów etycznych organizacji. Uzupełniając Departament Zarządzania Zasobami Ludzkimi dokonuje okresowej oceny wskaźników rotacji oraz absencji pracowników, traktując te dane jako miernik stabilności i atmosfery pracy. Istotną rolę w weryfikacji przestrzegania wartości organizacyjnych w praktyce odgrywa również regularny dialog ze związkami zawodowymi, pełniący funkcję panelu opinii pracowników. Za proces oceny kultury oraz formułowanie wniosków zarządczych odpowiadają Zarząd Spółki przy wsparciu kadry dyrektorskiej.

Całość podejścia wskazuje, że kultura korporacyjna Spółki opiera się na poszanowaniu pracowników, przejrzystości działania oraz budowaniu zaangażowania i relacji w organizacji, przy jednoczesnym dążeniu do zapewnienia stabilnego i wspierającego środowiska pracy.

Uzupełnieniem opisanych zasad i elementów kultury korporacyjnej są funkcjonujące w Spółce mechanizmy umożliwiające identyfikację, zgłaszanie oraz analizę nieprawidłowości, w tym naruszeń prawa lub zachowań sprzecznych z przyjętymi zasadami postępowania.

Możliwość dokonywania zgłoszeń oraz podejmowania działań następnych została uregulowana w ramach *Procedury dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa i podejmowania działań następnych*. Określa ona zasady przyjmowania i rozpatrywania zgłoszeń, w tym

dostępne kanały zgłoszeń wewnętrznych, tryb postępowania wyjaśniającego, zasady obsługi zgłoszeń anonimowych oraz ramy czasowe dla poszczególnych etapów procesu. Procedura przewiduje również możliwość dokonywania zgłoszeń zewnętrznych do właściwych organów publicznych. Dokument jest dostępny na stronie internetowej Spółki. Dodatkowo pracownikom udostępniono Procedurę wraz z materiałami szkoleniowymi oraz prezentacją dotyczącą zasad zgłaszania naruszeń i ochrony sygnalistów za pośrednictwem platformy pracodawcy. Więcej informacji na temat przedmiotowej procedury znajduje się w ujawnieniu S1-3.

Za przyjmowanie zgłoszeń oraz prowadzenie działań następnych odpowiada wyznaczona Komisja do rozpatrywania zgłoszeń wewnętrznych Sygnalistów, która dokonuje weryfikacji zgłoszeń, prowadzi postępowania wyjaśniające oraz zapewnia komunikację z osobą zgłaszającą. W celu zapewnienia bezstronności przewidziano mechanizmy wyłączenia członków Komisji w sytuacjach potencjalnego konfliktu interesów oraz możliwość uzupełniania jej składu w zależności od charakteru sprawy. W proces mogą być zaangażowane wyłącznie osoby posiadające stosowne upoważnienia, zobowiązane do zachowania poufności.

Zgłoszenia wewnętrzne dokonywane są za pośrednictwem dedykowanego kanału, a dostęp do ich treści mają wyłącznie uprawnione osoby. Każde zgłoszenie podlega rejestracji oraz wstępnej analizie, a w uzasadnionych przypadkach wszczynane jest postępowanie wyjaśniające, zakończone sporządzeniem raportu i przekazaniem go właściwym organom Spółki. Na tej podstawie podejmowane są odpowiednie działania następne, o charakterze zarówno doraźnym, jak i systemowym.

System dopuszcza zgłoszenia zarówno od pracowników oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami, od innych zainteresowanych stron. Zgłoszenia mogą być dokonywane nie tylko w ramach kanałów wewnętrznych, lecz również w trybie zgłoszeń zewnętrznych, kierowanych do właściwych organów publicznych, w tym do Rzecznika Praw Obywatelskich, a w uzasadnionych przypadkach także do instytucji, organów lub jednostek organizacyjnych Unii Europejskiej. Osoba zgłaszająca może skorzystać z trybu zewnętrznego niezależnie od dokonania zgłoszenia wewnętrznego.

Jednocześnie Spółka zapewnia ochronę osób dokonujących zgłoszeń zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Ochrona ta obejmuje w szczególności zakaz podejmowania działań odwetowych, takich jak odmowa zatrudnienia, rozwiązanie stosunku pracy, pogorszenie warunków zatrudnienia, dyskryminacja, mobbing czy inne formy niekorzystnego traktowania związane z dokonaniem zgłoszenia. Zakaz ten obejmuje również próby lub groźby zastosowania takich działań. Osoby zaangażowane w proces przyjmowania i weryfikacji zgłoszeń zobowiązane są do zachowania poufności w zakresie tożsamości sygnalisty oraz informacji zawartych w zgłoszeniu. W przypadku naruszenia ochrony przysługują środki prawne, w tym możliwość dochodzenia odszkodowania.

Przyjęte rozwiązania stanowią element systemu zarządzania i wspierają budowanie transparentnego oraz odpowiedzialnego środowiska organizacyjnego poprzez umożliwienie wczesnej identyfikacji nieprawidłowości i podejmowania adekwatnych działań. Jednocześnie Spółka wskazuje, że na obecnym etapie nie funkcjonuje odrębna, w pełni sformalizowana procedura dedykowana szybkiemu i niezależnemu badaniu wszystkich incydentów związanych z postępowaniem w biznesie, w tym w szczególności potencjalnych przypadków korupcji lub przekupstwa.

Spółka nie posiada odrębnej polityki w zakresie prowadzenia szkoleń wewnątrz organizacji na temat postępowania w biznesie. Stosowanym rozwiązaniem w zakresie kształtowania kultury korporacyjnej oraz komunikacji wewnętrznej jest funkcjonująca w Spółce *Platforma pracowników*. Każdy pracownik posiada na niej indywidualne konto użytkownika, za pośrednictwem którego udostępniane są m.in. regulaminy, polityki, procedury, wytyczne oraz inne informacje organizacyjne. Platforma wykorzystywana jest również do weryfikacji poziomu zapoznania się z udostępnionymi treściami, w tym poprzez testy wiedzy oraz monitorowanie stopnia ich przyswojenia przez pracowników. Rozwiązanie to wspiera upowszechnianie standardów obowiązujących w organizacji oraz zwiększa przejrzystość komunikacji wewnętrznej.

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania Spółka nie posiada wyodrębnionej, sformalizowanej polityki przeciwdziałania korupcji i przekupstwu, a obszar ten nie jest objęty dedykowanymi regulacjami wewnętrznymi. W organizacji nie zidentyfikowano również funkcji najbardziej narażonych na przypadki korupcji i przekupstwa. W roku 2025 nie prowadzono sformalizowanych szkoleń z zakresu postępowania w biznesie ani szkoleń dla osób wyznaczonych do przyjmowania zgłoszeń. Implementacja polityki oraz uruchomienie systemu szkoleń zostały zaplanowane w terminie obowiązywania Strategii Zrównoważonego Rozwoju na lata 2026–2031, jednak na obecnym etapie Spółka nie posiada jeszcze uszczegółowionego harmonogramu tych działań. Do końca roku sprawozdawczego nie podejmowano działań operacyjnych związanych z wdrożeniem przedmiotowej polityki.

[G1-2] ZARZĄDZANIE RELACJAMI Z DOSTAWCAMI

Na dzień publikacji raportu "Koleje Małopolskie" sp. z o.o. nie posiada odrębnej polityki dotyczącej przeciwdziałania opóźnieniom w płatnościach, w szczególności wobec podmiotów należących do sektora MŚP. Jednocześnie w Spółce funkcjonuje *Regulamin udzielania zamówień* określający zasady oraz tryby udzielania zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane. Działalność Spółki w obszarze relacji z dostawcami podlega także przepisom ustawy *Prawo zamówień publicznych*. W ramach prowadzonych działań Spółka dąży do zapewnienia stabilnych relacji biznesowych oraz bezpieczeństwa prawnego kontrahentów poprzez stosowanie przejrzystych i jednolitych zapisów umownych.

Dodatkowo, niezależnie od formalnych regulacji, Spółka stosuje szereg praktyk organizacyjnych wspierających terminowe regulowanie zobowiązań wobec dostawców. W ramach działań wspierających efektywne zarządzanie relacjami z dostawcami Spółka wdraża lub stosuje m.in.:

- uporządkowany proces obiegu i akceptacji dokumentów zakupowych, w tym planowane od 2026 roku wdrożenie jednolitego elektronicznego obiegu dokumentów w systemie ERP Enova365;
- standaryzację wymagań dotyczących wystawiania i przekazywania faktur;
- bieżącą rejestrację i księgowanie faktur;
- bieżącą komunikację z dostawcami dotyczącą odbioru dokumentów, braków formalnych oraz wyjaśniania rozbieżności;
- kontrolę poprawności dokumentów, w tym weryfikację zgodności danych kontrahentów, rachunków bankowych oraz zgodności faktur z umowami i zamówieniami;
- rozwiązania służące monitorowaniu terminów płatności oraz przypomnienia dla osób odpowiedzialnych za akceptację dokumentów;
- zasadę „czterech oczu” przy autoryzacji płatności;
- rozwiązania organizacyjne zapewniające ciągłość realizacji procesów płatniczych podczas nieobecności pracowników oraz ograniczające ryzyko uzależnienia procesu od pojedynczych osób;
- określenie w zakresach obowiązków pracowników odpowiedzialnych za obsługę procesów księgowych zadań związanych z monitorowaniem terminów płatności oraz terminowym regulowaniem zobowiązań;
- działania szkoleniowe i instruktażowe dla pracowników odpowiedzialnych za procesy zakupowe i księgowe.

Spółka pozostaje również otwarta na potrzeby dostawców w zakresie warunków płatności – standardowy termin płatności określany w umowach wynosi 30 dni, jednak w uzasadnionych przypadkach oraz na wniosek kontrahenta możliwe jest ustalenie krótszego terminu regulacji zobowiązania.

Spółka identyfikuje istotne ryzyka związane z łańcuchem dostaw, do których należą przede wszystkim ryzyko wzrostu kosztów pracy u podwykonawców wynikające ze zmian płacy minimalnej oraz ryzyko zakłóceń w dostawach komponentów technicznych niezbędnych do utrzymania sprawności taboru. Wpływ organizacji na zrównoważony rozwój w łańcuchu wartości przejawia się poprzez stymulowanie lokalnego rynku pracy oraz promowanie wysokich standardów bezpieczeństwa pracy u partnerów biznesowych.

Przy wyborze dostawców i wykonawców Spółka stosuje ramy określone w ustawie Prawo zamówień publicznych, integrując w nich kryteria środowiskowe i społeczne. W procesach zakupowych dotyczących taboru oraz usług przewozowych Spółka nakłada na kontrahentów obligatoryjne wymogi w zakresie norm emisji spalin (EURO 5 i 6, tabor zeroemisyjny) oraz systemów bezpieczeństwa. Ponadto wykonawcy usług serwisowych są weryfikowani pod kątem

posiadania kompetencji niezbędnych do zachowania standardów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS), co stanowi kluczowe kryterium wyboru partnerów dbających o dobrostan pracowników i bezpieczeństwo pasażerów. Skuteczność tych działań monitorowana jest poprzez bieżącą kontrolę realizacji umów oraz sformalizowane mechanizmy waloryzacji kontraktów.

W perspektywie przyszłej Spółka planuje wdrożenie zestawu dokumentów formalizujących i regulujących obszar zarządzania relacjami z dostawcami.

[G1-3] ZAPOBIEGANIE KORUPCJI I PRZEKUPSTWU ORAZ ICH WYKRYWANIE

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania "Koleje Małopolskie" sp. z o.o. nie posiada odrębnego, sformalizowanego systemu zapobiegania korupcji i przekupstwu, obejmującego ich wykrywanie, badanie oraz reagowanie na tego rodzaju zdarzenia. W szczególności nie funkcjonują dedykowane procedury ani rozwiązania organizacyjne ukierunkowane wyłącznie na ten obszar, a także nie są prowadzone specjalistyczne szkolenia dotyczące przeciwdziałania korupcji lub przekupstwu.

Potencjalne przypadki nieprawidłowości, w tym zdarzenia o charakterze korupcyjnym, mogą być zgłaszane w ramach obowiązującego mechanizmu zgłaszania naruszeń, zgodnie z *Procedurą dokonywania zgłoszeń naruszeń prawa i podejmowania działań następczych*. Zgłoszenia te podlegają weryfikacji oraz dalszym działaniom w ramach ogólnych zasad obsługi zgłoszeń funkcjonujących w Spółce.

Jednocześnie Spółka wskazuje, że nie funkcjonuje odrębna procedura raportowania do organów administrujących, zarządzających lub nadzorczych informacji dotyczących zapobiegania korupcji i przekupstwu, ani dedykowane mechanizmy systemowego monitorowania, wykrywania i analizowania tego rodzaju zdarzeń.

[G1-4] INCYDENTY KORUPCJI LUB PRZEKUPSTWA

W 2025 roku "Koleje Małopolskie" sp. z o.o. nie odnotowała incydentów korupcji ani przekupstwa. W analizowanym okresie nie zapadły również wobec Spółki żadne prawomocne wyroki skazujące za naruszenie przepisów antykorupcyjnych lub dotyczących zwalczania przekupstwa, ani nie nałożono kar finansowych z tego tytułu. Ponadto nie wniesiono przeciwko Spółce ani jej pracownikom postępowań sądowych związanych z korupcją lub przekupstwem.

Jednocześnie Spółka wskazuje, że nie posiada odrębnego, sformalizowanego systemu przeciwdziałania korupcji lub przekupstwu ani dedykowanych działań odnoszących się wyłącznie do tego obszaru. W konsekwencji w okresie sprawozdawczym nie podejmowano

szczególnych inicjatyw naprawczych ani działań ukierunkowanych na reagowanie na naruszenia w tym zakresie, poza ogólnymi mechanizmami obowiązującymi w organizacji.

[G1-5] WPŁYW POLITYCZNY I DZIAŁALNOŚĆ LOBBINGOWA

W okresie sprawozdawczym obejmującym 2025 rok "Koleje Małopolskie" sp. z o.o. nie prowadziła działań związanych z wpływem politycznym ani działalnością lobbingową. Nadzór nad obszarem wpływu politycznego sprawuje Zarząd Spółki. W 2025 roku „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. nie przekazały żadnych bezpośrednich ani pośrednich wkładów finansowych ani rzeczowych o charakterze politycznym (całkowita wartość wkładów wyniosła 0 zł). Ponadto Spółka nie jest zarejestrowana w unijnym rejestrze służącym przejrzystości ani w żadnym równoważnym rejestrze krajowym.

Jednocześnie, ze względu na strukturę właścicielską, Spółka identyfikuje pośrednie ryzyka związane z oddziaływaniem czynników politycznych na swoją działalność.

100% udziałów Spółki należy do Województwa Małopolskiego, natomiast funkcję Zgromadzenia Wspólników pełni Zarząd Województwa Małopolskiego będący organem wykonawczym samorządu województwa, wybieranym w procesie politycznym. W konsekwencji potencjalne zmiany właściciela i jego priorytetów politycznych mogą wpływać m.in. na kierunki rozwoju Spółki, decyzje dotyczące finansowania projektów realizowanych ze środków właścicielskich i zewnętrznych, w tym środków unijnych, a także na zmiany organizacyjne lub personalne.

W związku z powyższym Spółka identyfikuje ryzyko postrzegania jej działalności jako powiązanej z realizacją celów politycznych wynikających ze struktury właścicielskiej, jak również ryzyko wpływu zmian priorytetów politycznych na stabilność finansowania i ciągłość operacyjną działalności przewozowej.

Równocześnie, z uwagi na charakter prowadzonej działalności, Spółka identyfikuje swój pozytywny wpływ na rozwój regionalnego systemu transportowego, zwiększanie dostępności transportu publicznego oraz wspieranie rozwoju zrównoważonej mobilności w województwie małopolskim. Poprzez realizację przewozów kolejowych i autobusowych, rozwój połączeń dowozowych oraz współpracę z organizatorem transportu i jednostkami samorządu terytorialnego, Spółka uczestniczy w procesie kształtowania regionalnej polityki transportowej oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców regionu.

W bieżącym okresie sprawozdawczym nie powołano żadnych nowych członków organów zarządczych ani nadzorczych Spółki, w związku z czym nie wystąpiły przypadki powołań osób zajmujących w ciągu dwóch lat poprzedzających porównywalne stanowiska w administracji publicznej.

[G1-6] PRAKTYKI PŁATNICZE

"Koleje Małopolskie" sp. z o.o. stosuje przejrzyste i ustandaryzowane zasady regulowania zobowiązań wobec kontrahentów, w tym podmiotów z sektora MŚP, opierające się na bieżącej obsłudze płatności oraz dbałości o terminowość rozliczeń. W 2025 r. Spółka uregulowała 99,18% swoich płatności zgodnie z terminem płatności określonym w umowie. Standardowy termin płatności wynosi w zdecydowanej większości przypadków 30 dni (ponad 90% umów). W wybranych przypadkach, takich jak opłaty związane z korzystaniem z infrastruktury, stosowane są krótsze terminy płatności, np. 14 lub 21 dni.

Spółka reguluje zobowiązania na bieżąco, przyjmując praktykę inicjowania przelewów w przeddzień terminu płatności wskazanego na fakturze lub innym dokumencie księgowym. Zapisy umowne określają sposób liczenia terminów płatności, warunki naliczania odsetek w przypadku opóźnień oraz wymagane dokumenty stanowiące podstawę wypłaty wynagrodzenia. Spółka posiada status dużego przedsiębiorcy, co każdorazowo znajduje odzwierciedlenie w zawieranych umowach i zleceniach.

W 2025 roku średni czas regulowania faktur wyniósł 23 dni. Wskaźnik został obliczony na podstawie analizy faktur opłaconych w roku sprawozdawczym, z uwzględnieniem okresu pomiędzy datą operacji z faktury, będącą datą rozpoczęcia umownego terminu płatności, a datą faktycznej realizacji płatności. Kalkulacji dokonano na podstawie pełnej ewidencji z systemu finansowo-księgowego.

Ewentualne opóźnienia w płatnościach mają charakter incydentalny i wynikają głównie z późnego przekazania dokumentów księgowych przez komórki merytoryczne do dalszego procesowania i realizacji płatności.

W okresie sprawozdawczym nie toczyły się wobec Spółki postępowania sądowe dotyczące opóźnień w płatnościach.

Spółka nie stosuje praktyk polegających na celowym wydłużaniu terminów płatności wobec MŚP, a w uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest ich indywidualne skrócenie. Dodatkowo w okresie sprawozdawczym realizowano działania ukierunkowane na ograniczanie opóźnień w regulowaniu zobowiązań wobec dostawców, ze szczególnym uwzględnieniem podmiotów z sektora MŚP, które są bardziej wrażliwe na zachowanie płynności finansowej. Działania te obejmowały m.in. monitorowanie terminowości płatności, automatyzację procesów księgowych oraz utrzymywanie bieżącej komunikacji z dostawcami.

W ramach dalszego doskonalenia procesu zarządzania zobowiązaniami planowane są działania takie jak wdrożenie elektronicznego obiegu dokumentów oraz dalsza automatyzacja procesów księgowych, co ma na celu zwiększenie terminowości i efektywności rozliczeń z kontrahentami. Spółka jako duży przedsiębiorca sporządza również sprawozdanie dotyczące terminów zapłaty w transakcjach handlowych, przekazywane elektronicznie do właściwego ministerstwa, a prezentowane dane za 2025 rok pochodzą z tego sprawozdania.



**Raport otrzymał pozytywną
opinię biegłego rewidenta.**