

2026

I KWARTAŁ

Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe

**Grupy Kapitałowej
PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji**

za okres 3 miesięcy zakończony
31 marca 2026 r. sporządzone
zgodnie z MSSF UE



Spis treści

| | |
|--|-----------|
| KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW | 2 |
| KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ | 3 |
| KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM | 4 |
| KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH | 5 |
| 1. Informacje ogólne | 6 |
| 1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy | 6 |
| 1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego | 8 |
| 1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne | 9 |
| 1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności | 18 |
| 1.5 Sprzedaż jednostki zależnej | 20 |
| 1.6 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach | 21 |
| 1.7 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej | 22 |
| 2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów | 22 |
| 2.1 Przychody z tytułu umów z klientami | 22 |
| 2.2 Koszty operacyjne | 24 |
| 2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne | 25 |
| 2.4 Przychody i (koszty) finansowe | 26 |
| 3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania | 26 |
| 3.1 Podatek dochodowy | 26 |
| 4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia | 28 |
| 4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia | 28 |
| 4.2 Kapitał własny | 30 |
| 4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 30 |
| 5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej | 31 |
| 5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe | 31 |
| 5.2 Prawa do użytkowania aktywów | 33 |
| 5.3 Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży | 34 |
| 5.4 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW) | 35 |
| 5.5 Zapasy | 35 |
| 5.6 Należności handlowe | 35 |
| 5.7 Pozostałe aktywa | 36 |
| 5.8 Zobowiązania handlowe | 36 |
| 5.9 Zobowiązania inwestycyjne | 36 |
| 5.10 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych | 37 |
| 5.11 Pozostałe rezerwy | 37 |
| 5.12 Pozostałe zobowiązania | 37 |
| 6. Instrumenty finansowe | 38 |
| 6.1 Instrumenty finansowe | 38 |
| 7. Noty pozostałe | 41 |
| 7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi | 41 |
| 7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe | 42 |
| 7.3 Zobowiązania warunkowe | 42 |
| 7.4 Wpływ sytuacji geopolitycznej na działalność Grupy | 43 |
| 7.5 Zdarzenia po dniu bilansowym | 44 |
| 7.6 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego | 46 |

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | |
|--|--|--|-----------------|
| Przychody z tytułu umów z klientami | 897,0 | 927,9 | <i>Nota 2.1</i> |
| Zużycie energii i paliwa trakcyjnego | (144,9) | (136,6) | <i>Nota 2.2</i> |
| Usługi dostępu do infrastruktury | (101,1) | (89,8) | |
| Usługi transportowe | (52,2) | (50,8) | |
| Pozostałe usługi | (100,9) | (93,4) | <i>Nota 2.2</i> |
| Koszty świadczeń pracowniczych | (380,2) | (409,4) | <i>Nota 2.2</i> |
| Pozostałe koszty | (69,1) | (73,4) | <i>Nota 2.2</i> |
| Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne | 20,3 | 0,3 | <i>Nota 2.3</i> |
| Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) | 68,9 | 74,8 | |
| Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości | (108,1) | (95,2) | <i>Nota 2.2</i> |
| Zysk/ (strata) na działalności operacyjnej (EBIT) | (39,2) | (20,4) | |
| Przychody i (koszty) finansowe | (19,1) | (36,1) | <i>Nota 2.4</i> |
| Udział w zyskach/ (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności | 3,2 | (0,2) | <i>Nota 5.4</i> |
| Zysk/ (strata) przed opodatkowaniem | (55,1) | (56,7) | |
| Podatek dochodowy | 9,3 | 8,1 | <i>Nota 3.1</i> |
| ZYSK/ (STRATA) NETTO | (45,8) | (48,6) | |
| POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY | | | |
| Wycena instrumentów zabezpieczających | (6,3) | 8,8 | <i>Nota 6.1</i> |
| Podatek dochodowy | 1,2 | (1,7) | <i>Nota 3.1</i> |
| Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych | 0,1 | (7,7) | |
| Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem | (5,0) | (0,6) | |
| Zyski/ (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych | - | (0,1) | |
| Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem | - | (0,1) | |
| Suma pozostałych całkowitych dochodów | (5,0) | (0,7) | |
| SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW | (50,8) | (49,3) | |
| Zysk/ (strata) netto przypadający: | | | |
| Zysk/ (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej | (45,8) | (48,6) | |
| Suma całkowitych dochodów przypadających: | | | |
| Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej | (50,8) | (49,3) | |
| Zysk/ (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję) | | | |
| Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.) | 44 786 917 | 44 786 917 | |
| Zysk/ (strata) na akcję podstawowy | (1,02) | (1,09) | |
| Zysk/ (strata) na akcję rozwodniony | (1,02) | (1,09) | |

W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie występowały udziały niedające kontroli.

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 | |
|---|----------------|----------------|------------------|
| AKTYWA | | | |
| Tabor kolejowy | 2 262,8 | 2 313,2 | <i>Nota 5.1</i> |
| Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe | 584,6 | 611,1 | <i>Nota 5.1</i> |
| Prawa do użytkowania aktywów | 1 184,5 | 1 257,9 | <i>Nota 5.2</i> |
| Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności | 22,0 | 21,6 | <i>Nota 5.4</i> |
| Należności handlowe | 0,2 | 1,9 | <i>Nota 5.6</i> |
| Należności leasingowe | - | 8,7 | |
| Pozostałe aktywa | 47,1 | 49,0 | <i>Nota 5.7</i> |
| Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego | 657,9 | 648,6 | <i>Nota 3.1</i> |
| Aktywa trwałe razem | 4 759,1 | 4 912,0 | |
| Zapasy | 144,4 | 144,4 | <i>Nota 5.5</i> |
| Należności handlowe | 553,0 | 518,9 | <i>Nota 5.6</i> |
| Należności leasingowe | 0,3 | 1,5 | |
| Pozostałe aktywa | 140,8 | 131,4 | <i>Nota 5.7</i> |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 387,1 | 430,1 | <i>Nota 4.3</i> |
| Aktywa obrotowe razem | 1 225,6 | 1 226,3 | |
| Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży | 158,5 | 113,9 | <i>Nota 5.3</i> |
| AKTYWA RAZEM | 6 143,2 | 6 252,2 | |
| KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA | | | |
| Kapitał zakładowy | 44,8 | 44,8 | <i>Nota 4.2</i> |
| Kapitał zapasowy | 633,0 | 633,0 | |
| Pozostałe składniki kapitału własnego | (164,0) | (158,9) | |
| Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych | 104,7 | 104,6 | |
| Zyski zatrzymane/ (niepokryte straty) | 107,2 | 153,0 | |
| Kapitał własny razem | 725,7 | 776,5 | |
| Zobowiązania z tytułu zadłużenia | 1 227,7 | 1 356,6 | <i>Nota 4.1</i> |
| Zobowiązania handlowe | 1,7 | 1,6 | <i>Nota 5.8</i> |
| Zobowiązania inwestycyjne | 6,5 | 6,9 | <i>Nota 5.9</i> |
| Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych | 475,7 | 484,2 | <i>Nota 5.10</i> |
| Pozostałe rezerwy | 12,3 | 12,9 | <i>Nota 5.11</i> |
| Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego | 50,4 | 53,1 | <i>Nota 3.1</i> |
| Pozostałe zobowiązania | 0,1 | 0,8 | <i>Nota 5.12</i> |
| Zobowiązania długoterminowe razem | 1 774,4 | 1 916,1 | |
| Zobowiązania z tytułu zadłużenia | 1 377,1 | 1 354,7 | <i>Nota 4.1</i> |
| Zobowiązania handlowe | 1 282,3 | 1 216,6 | <i>Nota 5.8</i> |
| Zobowiązania inwestycyjne | 134,6 | 142,0 | <i>Nota 5.9</i> |
| Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych | 131,5 | 122,7 | <i>Nota 5.10</i> |
| Pozostałe rezerwy | 22,1 | 28,4 | <i>Nota 5.11</i> |
| Pozostałe zobowiązania | 695,5 | 695,2 | <i>Nota 5.12</i> |
| Zobowiązania krótkoterminowe razem | 3 643,1 | 3 559,6 | |
| Zobowiązania razem | 5 417,5 | 5 475,7 | |
| KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM | 6 143,2 | 6 252,2 | |

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

| | Kapitał zakładowy | Kapitał zapasowy | Pozostałe składniki kapitału własnego | | | Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych | Zyski zatrzymane/ (niepokryte straty) | Kapitał własny razem |
|---|----------------------|---------------------|---|---|---|---|--|----------------------------|
| | | | Zyski/ (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej | Zyski/ (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych | Wycena instrumentów zabezpieczających | | | |
| 1/01/2026 | 44,8 | 633,0 | 0,8 | (175,7) | 16,0 | 104,6 | 153,0 | 776,5 |
| Wynik netto za okres | - | - | - | - | - | - | (45,8) | (45,8) |
| Pozostałe całkowite dochody za okres (netto) | - | - | - | - | (5,1) | 0,1 | - | (5,0) |
| Całkowite dochody razem | - | - | - | - | (5,1) | 0,1 | (45,8) | (50,8) |
| 31/03/2026 | 44,8 | 633,0 | 0,8 | (175,7) | 10,9 | 104,7 | 107,2 | 725,7 |
| 1/01/2025 | 2 239,3 | 874,1 | (9,1) | (135,0) | 12,4 | 86,5 | (2 322,0) | 746,2 |
| Wynik netto za okres | - | - | - | - | - | - | (48,6) | (48,6) |
| Pozostałe całkowite dochody za okres (netto) | - | - | - | (0,1) | 7,1 | (7,7) | - | (0,7) |
| Całkowite dochody razem | - | - | - | (0,1) | 7,1 | (7,7) | (48,6) | (49,3) |
| 31/03/2025 | 2 239,3 | 874,1 | (9,1) | (135,1) | 19,5 | 78,8 | (2 370,6) | 696,9 |

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | |
|--|--|--|-----------------|
| Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej | | | |
| Zysk/ (strata) przed opodatkowaniem | (55,1) | (56,7) | |
| Korekty | | | |
| Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości | 108,1 | 95,2 | <i>Nota 2.2</i> |
| (Zyski)/ straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych | (6,9) | (0,5) | |
| (Zyski)/ strata na działalności inwestycyjnej | (12,3) | - | |
| (Zyski)/ straty z tytułu odsetek, dywidendy | 13,6 | 27,7 | |
| Otrzymane/ (zapłacone) odsetki | 0,5 | 0,2 | |
| Otrzymany/ (zapłacony) podatek dochodowy | (9,2) | (3,6) | |
| Zmiany w kapitale obrotowym | 16,1 | 28,4 | |
| Pozostałe korekty | (2,6) | 0,1 | |
| Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej | 52,2 | 90,8 | |
| Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej | | | |
| Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych | (90,5) | (64,6) | |
| Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych | 32,6 | 0,9 | |
| Wpływy z tytułu sprzedaży jednostki zależnej po pomniejszeniu o zbyte środki pieniężne | 25,6 | - | <i>Nota 1.5</i> |
| Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend | 2,0 | 2,7 | |
| Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną | 2,2 | 4,4 | |
| Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej | (28,1) | (56,6) | |
| Przepływy pieniężne z działalności finansowej | | | |
| Wydatki z tytułu leasingu | (44,8) | (46,7) | <i>Nota 4.1</i> |
| Wpływy środków z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych | - | 10,2 | <i>Nota 4.1</i> |
| Spłata kredytów i środków otrzymanych z FGŚP | (9,8) | (7,2) | <i>Nota 4.1</i> |
| Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów i środków otrzymanych z FGŚP | (13,3) | (19,9) | <i>Nota 4.1</i> |
| Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej | - | (0,1) | |
| Środki pieniężne netto z działalności finansowej | (67,9) | (63,7) | |
| Zwiększenie/ (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów | (43,8) | (29,5) | |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego | 430,1 | 589,1 | |
| Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych | 0,8 | (3,2) | |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym: | 387,1 | 556,4 | |
| <i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i> | 29,7 | 27,2 | |

NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO KWARTALNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**1. Informacje ogólne****1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy**

Informacje o Jednostce dominującej

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka", "Jednostka dominująca") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repertorium A Nr 1287/2001). Podstawowe informacje o Jednostce dominującej zaprezentowano w tabeli poniżej.

| Podstawowe informacje o Jednostce dominującej | |
|--|--|
| Nazwa | PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji |
| Siedziba | Polska |
| Adres zarejestrowanego biura Jednostki dominującej | ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa |
| KRS | 0000027702 - Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, Polska |
| REGON | 277586360 |
| NIP | 954-23-81-960 |

W dniu 25 lipca 2024 roku Sąd Rejonowy dla Miasta St. Warszawy w Warszawie XVIII Wydział Gospodarczy wydał postanowienie o otwarciu wobec PKP CARGO S.A. postępowania sanacyjnego. Zgodnie z art. 66 ust. 2 ustawy Prawo restrukturyzacyjne („p.r.”), po wydaniu przez sąd postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego przedsiębiorca występuje w obrocie pod dotychczasową firmą z dodaniem oznaczenia "w restrukturyzacji", w związku z powyższym od dnia 25 lipca 2024 roku pełna nazwa spółki brzmi: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

W I kwartale 2026 roku nie doszło do zmiany nazwy oraz innych danych identyfikacyjnych Jednostki dominującej.

Rokiem obrotowym Jednostki dominującej oraz spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (zwanej dalej „Grupą” lub „Grupą Kapitałową”) jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2026 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za I kwartał 2026 roku odpowiednio w [Rozdziałach 2.1](#) oraz [2.3](#).

Informacje o Grupie Kapitałowej

Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa świadczy usługi dodatkowe:

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

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wchodziły PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji jako podmiot dominujący oraz 19 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 2 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek z Grupy nie jest ograniczony, z wyjątkiem spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji, która z dniem 25 kwietnia 2024 roku została postawiona w stan likwidacji. Spółka PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji nie prowadzi istotnej działalności gospodarczej.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 31 marca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku przedstawiają się następująco:

| Nazwa jednostki | Typ jednostki | Siedziba | Procentowa wielkość posiadanych udziałów/ akcji | |
|---|--|------------------------|---|------------|
| | | | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
| Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. | pozostała jednostka zależna | Warszawa | 100% | 100% |
| PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Katowice | 100% | 100% |
| PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Żurawica | 100% | 100% |
| PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Warszawa | 100% | 100% |
| CARGOTOR Sp. z o.o. ¹⁾ | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Warszawa | - | 100% |
| PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Warszawa | 100% | 100% |
| PKP Linia Chełmska Szerokotorowa Sp. z o.o. | pozostała jednostka zależna | Warszawa | 100% | 100% |
| ONECARGO CONNECT Sp. z o.o. | pozostała jednostka zależna | Warszawa | 100% | 100% |
| COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o. | jednostka stowarzyszona | Gdynia | 20% | 20% |
| PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Warszawa | 100% | 100% |
| Transgaz S.A. | pozostała jednostka zależna | Zalesie k. Małaszewicz | 64% | 64% |
| Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Braniewo | 100% | 100% |
| PKP CARGO CONNECT GmbH | pozostała jednostka zależna | Hamburg | 100% | 100% |
| Terminale Przeładunkowe Sławków Medyka Sp. z o.o. ²⁾ | udziały we wspólnych przedsięwzięciach | Sławków | 50% | 50% |
| PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Ostrawa | 100% | 100% |
| PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Budapeszt | 100% | 100% |
| AWT ROSCO a.s. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Ostrawa | 100% | 100% |
| AWT CFT a.s. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Ostrawa | 100% | 100% |
| AWT Rekulivace a.s. | jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną | Petřvald | 100% | 100% |
| DEPOS Horni Sucha a.s. | jednostka stowarzyszona | Horni Sucha | 20,6% | 20,6% |
| PKP CARGO INTERNATIONAL SK s.r.o. | pozostała jednostka zależna | Bratysława | 100% | 100% |
| AWT DLT s.r.o. | pozostała jednostka zależna | Kladno | 100% | 100% |
| PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. | pozostała jednostka zależna | Grčarevec | 80% | 80% |

¹⁾ W dniu 16 stycznia 2026 roku PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji zawarła z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowę sprzedaży 100% udziałów w spółce CARGOTOR Sp. z o.o. za cenę 28,8 milionów złotych, co opisano w **Nocie 1.5** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

²⁾ W dniu 2 kwietnia 2026 roku pomiędzy spółkami PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. a Euroterminal Sławków Sp. z o.o. miało miejsce podpisanie umowy sprzedaży 21.407 udziałów w spółce Terminale Przeładunkowe Sławków-Medyka Sp. z o.o. (dalej: „TPSM”) będących w posiadaniu PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., które stanowią 50% udziału w kapitale zakładowym TPSM. Cena sprzedanych udziałów wyniosła 11,5 milionów złotych. W wyniku powyższego spółka TPSM przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

Pozostałe jednostki zależne nie podlegają konsolidacji metodą pełną z uwagi na przyjęte przez Grupę kryterium istotności. Spółki te wyceniane są metodą praw własności, co zaprezentowano w **Nocie 5.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego lub prezentowane są jako pozostałe aktywa.

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości 34 Śródroczna Sprawozdawczość Finansowa w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie z podlegającym badaniu Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku sporządzonym według MSSF UE. Zasady (polityka) rachunkowości zastosowane do sporządzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego są spójne z tymi, które zastosowano przy sporządzaniu Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2025 roku.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej instrumentów pochodnych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

W okresie śródrocznym działalność Grupy nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

W skład niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych oraz wybrane noty objaśniające.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

Transakcje wyrażone w walutach obcych przelicza się na walutę funkcjonalną według kursu obowiązującego w dniu transakcji lub wyceny, kiedy pozycje podlegają przeszacowaniu. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według średniego kursu NBP obowiązującego na ten dzień. Zyski i straty kursowe z tytułu rozliczenia tych transakcji oraz wyceny bilansowej aktywów i zobowiązań pieniężnych wyrażonych w walutach obcych ujmuje się w wyniku, o ile nie odracza się ich w pozostałych całkowitych dochodach, gdy kwalifikują się do uznania za zabezpieczenie przepływów pieniężnych. Pozycje niepieniężne wyceniane według kosztu historycznego wyrażonego w walucie obcej przelicza się przy zastosowaniu kursu wymiany z dnia zawarcia transakcji.

Dane finansowe jednostek zagranicznych dla celów konsolidacji przeliczone zostały na walutę polską w następujący sposób:

- pozycje aktywów i zobowiązań według kursu wymiany na koniec okresu sprawozdawczego,
- pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych według średniego kursu wymiany w danym okresie sprawozdawczym, obliczonego jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie.

Różnice kursowe powstałe w wyniku powyższych przeliczeń ujmowane są w kapitale własnym, jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

W niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym, dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją, Grupa zastosowała następujące kursy walut:

| Waluta | Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej | | Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych | |
|--------|--|------------|---|----------------------------------|
| | 31/03/2026 | 31/12/2025 | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
| EUR | 4,2894 | 4,2267 | 4,2419 | 4,1848 |
| CZK | 0,1749 | 0,1746 | 0,1741 | 0,1671 |

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu przez biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2025 roku podlegały badaniu przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarządcę PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (zwanego dalej: „Zarządcą”, „Zarządcą Jednostki dominującej”) w dniu 29 maja 2026 roku.

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne

Sytuacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji jest ściśle uzależniona od sytuacji Jednostki dominującej. Jednostka dominująca posiada jednostkowo przeważający udział m.in. w generacji przychodu przez całą Grupę Kapitałową, jak również przeważający udział w wartości aktywów całej Grupy Kapitałowej. Dodatkowo, funkcjonalne powiązania w ramach usług świadczonych przez poszczególne spółki w ramach Grupy Kapitałowej wskazują na fundamentalne znaczenie zdolności do kontynuacji działalności przez Jednostkę dominującą dla zdolności do kontynuacji działalności przez Grupę Kapitałową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Relatywne różnice w skali działalności prowadzonej przez Jednostkę dominującą oraz którąkolwiek inną jednostkę zależną oraz sytuacja finansowa poszczególnych spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej wskazują na brak na dzień 31 marca 2026 roku innych czynników ryzyka dla zdolności kontynuacji działalności przez Grupę Kapitałową w ujęciu skonsolidowanym, niż te dotyczące bezpośrednio Jednostki dominującej, w szczególności przebieg i końcowy wynik toczącego się w stosunku do Jednostki dominującej postępowania restrukturyzacyjnego.

W ocenie Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2026 roku sytuacja jednostkowa żadnej ze spółek zależnych nie miała istotnego znaczenia przy ocenie zdolności Grupy Kapitałowej do kontynuowania działalności jako całości, a przedstawiony w niniejszej Nocie opis postępowania restrukturyzacyjnego PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji oraz sytuacji innych spółek zależnych ma charakter wyłącznie informacyjny.

Ryzyko kontynuacji działalności Jednostki dominującej

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2026 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności, zatem nie zawiera żadnych korekt dotyczących odmiennych zasad wyceny oraz klasyfikacji aktywów i zobowiązań, które byłyby konieczne w przypadku, gdyby założenie kontynuacji działalności Jednostki dominującej okazało się nieuzasadnione. Ocena ta została przeprowadzona z uwzględnieniem aktualnej sytuacji finansowej, postępującego procesu restrukturyzacji oraz identyfikowanych czynników ryzyka. W dalszej części niniejszej Noty zaprezentowano czynniki ryzyka, które mogą wskazywać na istnienie istotnej niepewności, co do zdolności Jednostki dominującej do kontynuowania działalności.

W 2024 roku nastąpił wyraźny spadek popytu na usługi dostarczane przez Jednostkę dominującą, co wpłynęło na sytuację finansową i płynnościową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz możliwość regulowania bieżących zobowiązań. Głównymi przyczynami pogorszenia sytuacji były:

- działania Jednostki dominującej na przełomie lat 2022-2023 skoncentrowane na transporcie węgla z portów morskich do klientów z branży energetycznej, które ograniczyły jej możliwości do konkutowania w najbardziej dochodowych kategoriach przewozów i spowodowały utratę części klientów;
- odczuwalne skutki trwającej wojny w Ukrainie oraz efekty kryzysu energetycznego w Europie (m.in. podwyższone ceny energii), co w znacznym stopniu wpłynęło na przedsiębiorstwa i skutkuje relatywnie niskimi przewozami towarowymi;
- utrzymująca się w 2023 roku wysoka inflacja, która przełożyła się na wzrost cen nabywanych surowców, materiałów oraz usług, a równocześnie powodowała silną presję na wzrost wynagrodzeń ze strony pracowników;
- ekspansywna polityka inwestycyjna, głównie w obszarze taboru kolejowego.

Pogorszenie sytuacji finansowej w konsekwencji doprowadziło do naruszenia warunków określonych w umowach kredytowych.

Zarząd Jednostki dominującej identyfikując i analizując powyższe ryzyka, podjął decyzję o złożeniu w dniu 27 czerwca 2024 roku wniosku do sądu o otwarcie postępowania sanacyjnego. W dniu 25 lipca 2024 roku Jednostka dominująca otrzymała od Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie „Obwieszczenie postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego”. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego miało na celu poprawę sytuacji finansowej oraz płynnościowej Jednostki dominującej.

Główne zdarzenia w ramach prowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego Jednostki dominującej, które miały miejsce do dnia 31 grudnia 2025 roku zostały opisane w **Nocie 1.3** Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku. W okresie od 1 stycznia 2026 roku miały miejsce następujące główne zdarzenia:

- postanowieniem z dnia 14 stycznia 2026 roku Sędzia-komisarz wyraził zgodę na sprzedaż z wolnej ręki składnika mienia Jednostki dominującej w postaci 20.181 udziałów, stanowiących 100% kapitału zakładowego spółki CARGOTOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie na rzecz spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie;
- postanowieniem z dnia 20 stycznia 2026 roku Sędzia-komisarz wyraził Zarządcy zgodę na sprzedaż składników majątku w postaci: 135 sztuk lokomotyw elektrycznych ET22, 68 sztuk lokomotyw elektrycznych ET41, 8 sztuk lokomotyw elektrycznych ET42, 42 sztuk lokomotyw elektrycznych EU07, 2 sztuk lokomotyw spalinowych SM03, 2 sztuk lokomotyw spalinowych SM30, 14 sztuk lokomotyw spalinowych SM31, 38 sztuk lokomotyw spalinowych SM42, 4 sztuk lokomotyw spalinowych SM48, 4 sztuk lokomotyw spalinowych ST44, 19 sztuk lokomotyw spalinowych ST45, 1 sztuki lokomotywy spalinowej ST46;
- postanowieniem z dnia 28 stycznia 2026 roku Sędzia-komisarz w sprawie sprzeciwu wierzyciela - "KOPALNIA PIASKU KOTLARNIA - LINIE KOLEJOWE" Sp. z o.o. uwzględnił ten sprzeciw i orzekł o wykreśleniu z drugiego uzupełniającego spisu wierzytelności wierzytelność tego wierzyciela w kwocie 3 tysięcy złotych, skutkiem czego o taką kwotę zmniejszyła się suma wierzytelności układowych, jaka stała się zobowiązaniem bieżącym;
- w dniu 4 lutego 2026 roku Sędzia-komisarz wydał zarządzenie, którym zobowiązał Zarządcę oraz dłużnika do zajęcia stanowiska w stosunku do złożonej dnia 2 lutego 2026 roku uchwały nr 11 Rady Wierzycieli w przedmiocie opinii o Planie Restrukturyzacyjnym oraz Propozycjach układowych w terminie do dnia 16 lutego 2026 roku. Sędzia-komisarz w dniu 20 lutego 2026 roku wydał zarządzenie o przedłużeniu zakresu Zarządcy oraz dłużnikowi zarządzeniem z dnia 4 lutego 2026 roku terminu do zajęcia stanowiska w stosunku do złożonej dnia 2 lutego 2026 roku uchwały nr 11 Rady Wierzycieli, do dnia 9 marca 2026 roku;

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

Ponadto zobowiązał dłużnika oraz Zarządcę do podjęcia kooperacji z podmiotem trzecim, któremu to powierzone zostało uprzednio już sporządzenie Planu Restrukturyzacyjnego, a to celem zajęcia i złożenia do akt postępowania sanacyjnego merytorycznie spójnego stanowiska wobec wątpliwości Rady Wierzycieli wyrażonych w załączniku do uchwały z dnia 2 lutego 2026 roku. Zobowiązał także Radę Wierzycieli do zapoznania się z w/w stanowiskami Zarządcy i dłużnika (jeżeli takie zostaną w w/w terminach złożone) oraz do złożenia własnego (przez Radę Wierzycieli) stanowiska w tym zakresie, tj. co do Planu Restrukturyzacyjnego i jego ewentualnych nowych korekt lub wyjaśnień - w terminie do dnia 17 marca 2026 roku. Jednocześnie Sędzia-komisarz poinformował uczestników, że po upływie w/w terminu rozważy ewentualne zatwierdzenie Planu Restrukturyzacyjnego w jego aktualnej na ten dzień treści. Wskazał ponadto, że zgodnie z art. 318 p.r. Plan Restrukturyzacyjny może być, nawet po jego zatwierdzeniu, nadal modyfikowany i zmieniany, jak też – że uprawnienie Rady Wierzycieli, co do zaopiniowania Planu Restrukturyzacyjnego (art. 315 ust. 1 p.r.), nie jest uprawnieniem formalnie blokującym możliwość zatwierdzenia takiego planu, przy tym, że Sędzia-komisarz stosownie do swoich kompetencji (np. art. 315 ust. 2 p.r.) ma prawo dokonać zmian w Planie Restrukturyzacyjnym, czy to wraz z jego zatwierdzeniem czy też po zatwierdzeniu, zaś cele postępowania sanacyjnego wymagają zatwierdzenia planu restrukturyzacyjnego bez dalszej zbędnej zwłoki, tak aby zarówno Zarządca, jak i dłużnik mogli podejmować stosowne czynności prawne i faktyczne, które mają umocowanie oraz ochronę prawną w tymże zatwierdzonym planie restrukturyzacyjnym;

- w dniu 27 lutego 2026 roku zarówno Zarządca, jak i PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wnieśli o przedłużenie do dnia 30 kwietnia 2026 roku terminu, wyznaczonego do dnia 27 lutego 2026 roku zarządzeniem Sędziego-komisarza z dnia 1 grudnia 2025 roku, na złożenie ostatecznej treści Propozycji układowych, które miałyby podlegać głosowaniu;
- postanowieniem z dnia 18 marca 2026 roku Sędzia-komisarz na podstawie art. 315 ust. 1 ustawy z dnia 15 maja 2015 roku Prawo restrukturyzacyjne zatwierdził Plan Restrukturyzacyjny złożony przez Zarządcę w dniu 30 czerwca 2025 roku;
- w dniu 24 marca 2026 roku Sędzia-komisarz, w odpowiedzi na złożony wniosek w dniu 27 lutego 2026 roku, wydał Zarządzenie dotyczące ostatecznego przedłużenia terminu na złożenie przez Jednostkę dominującą oraz podmioty wskazane w art. 155 ust. 2 ustawy z dnia 15 maja 2025 roku Prawo restrukturyzacyjne ostatecznej treści Propozycji układowych, które zostaną poddane pod głosowanie, w terminie do dnia 30 kwietnia 2026 roku. Sędzia-komisarz, w razie wydania w dalszym kroku postanowienia o przeprowadzeniu głosowania bez zwoływania zgromadzenia wierzycieli (art. 110 ust. 7 Prawo restrukturyzacyjne);
- postanowieniem z dnia 25 marca 2026 roku Sędzia-komisarz ustalił cenę sprzedaży prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowej wraz z prawem własności budynków i budowli, zlokalizowanej w Warszawie przy ul. Przyce i ul. Gniewkowskiej, obejmującej działki ewidencyjne nr 21/13, 21/14, 21/15 oraz 21/35 o łącznej powierzchni 1,4198 ha, dla której prowadzona jest księga wieczysta nr WA4M/00421519/3 przez Sąd Rejonowy dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie, X Wydział Ksiąg Wieczystych, na kwotę 33,2 milionów złotych netto - i kwotę tę wskazał jako cenę wykupu przedmiotowego składnika majątku przez Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Obrony Narodowej, jako składnika majątku dłużnika służącego do prowadzenia działalności w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa; W dniu 14 kwietnia 2026 roku Minister Obrony Narodowej wniósł zażalenie na to postanowienie domagając się jego zmiany poprzez ustalenie ceny sprzedaży prawa użytkowania wieczystego wyżej opisanej nieruchomości gruntowej wraz z prawem własności budynków i budowli, na kwotę 19,6 milionów złotych (i wskazanie przedmiotowej kwoty jako ceny wykupu składnika majątku przez Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Obrony Narodowej);
- postanowieniem z dnia 27 marca 2026 roku Sędzia-komisarz wyraził Zarządcy zgodę na sprzedaż prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowej składającej się z działki ewidencyjnej nr 12, o powierzchni 0,4497 ha wraz z prawem własności budynków, budowli oraz urządzeń posadowionych na gruncie stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, dla których to praw Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Krzyków we Wrocławiu, IV Wydział Ksiąg Wieczystych prowadzi księgę wieczystą nr WR1K/00258649/4 oraz prawa użytkowania wieczystego nieruchomości składającej się z działki ewidencyjnej nr 2/19 o powierzchni 7,5739 ha wraz z prawem własności budynków, budowli oraz urządzeń posadowionych na gruncie stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, dla których to praw Sąd Rejonowy Wrocławia – Krzyków we Wrocławiu, IV Wydział Ksiąg Wieczystych prowadzi księgę wieczystą nr WR1K/00280934/2, za cenę niższą niż określona poprzednim postanowieniem;
- postanowieniem z dnia 27 marca 2026 roku Sędzia-komisarz wyraził Zarządcy zgodę na sprzedaż kompleksu nieruchomości składającego się z: a) prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowej składającej się z działki ewidencyjnej 5/7, 5/15, o powierzchni całkowitej 0,3271 ha, dla którego Sąd Rejonowy Szczecin - Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie, X Wydział Ksiąg Wieczystych prowadzi księgę wieczystą nr SZ1S/00203556/7 oraz b) prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowej składającej się z działki ewidencyjnej 1/1, 3/11, 2/4 o powierzchni całkowitej 24,1306 ha wraz z prawem własności budynków, budowli oraz urządzeń posadowionych na gruncie stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, dla których to praw Sąd Rejonowy Szczecin-Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie, X Wydział Ksiąg Wieczystych prowadzi księgę wieczystą nr SZ1S /00203557/4 i c) udziału 235015/255275 w prawie użytkowania wieczystego działki ewidencyjnej nr 3/8, o powierzchni 0,2450 ha, dla którego Sąd Rejonowy Szczecin-Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie, X Wydział Ksiąg Wieczystych prowadzi księgę wieczystą nr SZ1S/00203558/1, za cenę niższą niż określona poprzednim postanowieniem;
- w dniu 23 kwietnia 2026 roku został do Sędziego-komisarza skierowany wniosek o przedłużenie terminu na złożenie ostatecznej treści Propozycji układowych, do dnia 30 czerwca 2026 roku. W uzasadnieniu wniosku wskazano, iż Jednostka dominująca we współpracy z Zarządcą prowadzą intensywne działania zmierzające do wypracowania ostatecznego kształtu Propozycji układowych, z uwzględnieniem zarówno realnych i osiągalnych źródeł finansowania, jak i uzasadnionych oczekiwań Wierzycieli.

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

Proces ten obejmuje analizę różnych wariantów restrukturyzacyjnych oraz ocenę rozwiązań, które mogłyby stworzyć realne podstawy do zawarcia i wykonania układu. Prowadzone rozmowy, dotyczące przede wszystkim możliwości pozyskania źródeł finansowania, wykaczają jednak harmonogramem termin zakreślony przez Sędziego-komisarza, a to właśnie wynik tych rozmów będzie miał istotny wpływ na ostateczny kształt Propozycji układowych oraz możliwość wykonania układu w przypadku jego przyjęcia i zatwierdzenia. Wnioskowany termin, uwzględniał również konieczność przygotowania niezbędnej dokumentacji i pozyskania stosownych zgód korporacyjnych, w szczególności Rady Nadzorczej, jak również innych organów Jednostki dominującej. Zarządzeniem z dnia 25 kwietnia 2026 roku Sędzia-komisarz określił Radzie Wierzycieli i poszczególnym jej członkom termin do złożenia ewentualnych uzasadnionych sprzeciwów co do wniosku Zarządcy i Jednostki dominującej do dnia 5 maja 2026 roku. W przypadku braku w/w sprzeciwów ze strony Wierzycieli, Sędzia-komisarz uzna, że Wierzyciele nie sprzeciwiają się wnioskowi o oznaczenie nowego terminu na złożenie Propozycji układowych na dzień 30 czerwca 2026 roku. Po upływie w/w terminu zakreślonego Wierzycielom, Sędzia-komisarz, mając na uwadze ewentualne sprzeciwy Wierzycieli, zarządzi ewentualne dalsze przedłużenie terminu w związku z wyżej wymienionymi wnioskami lub podjęcie czynności proceduralne i nadzorcze celem niezwłocznego głosowania nad układem;

- w dniu 8 maja 2026 roku Sędzia-komisarz wydał Zarządzenie dotyczące przedłużenia terminu na złożenie przez Jednostkę dominującą Propozycji układowych, w którym:
 - ♦ wyznaczył Jednostce dominującej oraz podmiotom wskazanym w art. 155 ust. 2 pr.r. ponowny ostateczny termin na złożenie Propozycji układowych, które zostaną poddane pod głosowanie w dalszej procedurze na dzień 30 czerwca 2026 roku wskazując jednocześnie, że w razie wydania w dalszym kroku postanowienia o przeprowadzeniu głosowania bez zwoływania zgromadzenia wierzycieli (art. 110 ust. 7 pr.r.) nie planuje już dopuszczać możliwości dalszej zmiany Propozycji układowych po w/w dacie lub też złożenia nowych Propozycji układowych;
 - ♦ zobowiązał Zarządcę oraz Jednostkę dominującą do pozyskania opinii Rady Wierzycieli przed złożeniem ostatecznej wersji Propozycji układowych do akt sprawy oraz do przekazania projektu ostatecznych Propozycji układowych Radzie Wierzycieli oraz poszczególnym jej członkom nie później niż do dnia 22 maja 2026 roku;
 - ♦ zobowiązał Jednostkę dominującą oraz Zarządcę do składania wyjaśnień oraz do udostępniania lub przekazania Radzie Wierzycieli lub poszczególnym jej członkom dokumentów Jednostki dominującej w zakresie w jakim stanowią one oparcie dla sformułowania złożonego projektu Propozycji układowych - w zakresie w jakim nie narusza to tajemnicy przedsiębiorstwa, w tym przedsiębiorstwa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji;
- w dniu 15 maja 2026 roku Zarządca Jednostki dominującej złożył wniosek do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy o zmianę zarządzenia Przewodniczącego z dnia 8 maja 2026 roku, poprzez zmianę terminu przekazania projektu ostatecznych Propozycji układowych Radzie Wierzycieli oraz poszczególnym jej członkom z dnia 22 maja 2026 roku na dzień 29 maja 2026 roku;
- w dniu 23 maja 2026 roku Sędzia-komisarz wydał Zarządzenie dotyczące przedłużenia terminu na przekazanie Radzie Wierzycieli oraz poszczególnym jej członkom projektu ostatecznych Propozycji układowych ustalając ten termin na dzień 29 maja 2026 roku oraz uznając, że wnioskowana przez Jednostkę dominującą zmiana terminu jest uzasadniona i celowa.

Plan Restrukturyzacyjny przewiduje wdrożenie środków restrukturyzacyjnych mających na celu przywrócenie rentowności Jednostki dominującej, zapewnienie jej długoterminowego rozwoju oraz odzyskanie pełnej zdolności do regulowania zobowiązań. Plan zakłada w szczególności:

- stabilizację sytuacji finansowej w krótkim okresie poprzez działania nakierowane na optymalizację przepływów pieniężnych, renegecją zobowiązań finansowych, redukcję kosztów oraz zwiększenie przychodów, m.in. poprzez rozwój współpracy z kluczowymi klientami,
- przeprowadzenie kompleksowych działań restrukturyzacyjnych obejmujących okres do 2031 roku,
- dalszy rozwój działalności podstawowej, tj. przewozów kolejowych, przy jednoczesnym ograniczaniu obecności na schyłkowych rynkach, w tym poprzez stopniowe wygaszanie działalności w segmencie przewozów węgla,
- koncentrację na segmencie przewozów intermodalnych i specjalistycznych, cechujących się wyższymi marżami i mniejszą podatnością na wahania koniunktury.

Plan Restrukturyzacyjny ma z jednej strony charakter oszczędnościowo – stabilizacyjny, z drugiej rozwojowy. Wskazane w nim środki restrukturyzacyjne są skoncentrowane na ustabilizowanie sytuacji płynnościowej, zwiększenie efektywności operacyjnej oraz stworzenie warunków pod przyszłe finansowanie inwestycji, dzięki którym powinny zostać osiągnięte cele postępowania.

W średnim horyzoncie czasowym Jednostka dominująca planuje transformację modelu biznesowego, która obejmuje zarówno stronę przychodową, jak i kosztową działalności. Podstawowe założenia obejmują:

- odejście od działalności o charakterze schyłkowym, w szczególności wygaszanie segmentu przewozów węgla,
- skoncentrowanie rozwoju na segmencie przewozów intermodalnych i specjalistycznych, które charakteryzują się wyższymi marżami, stabilniejszym popytem oraz większą odpornością na cykle koniunkturalne,
- rozbudowę potencjału sprzedażowego, w tym wzmocnienie zespołu handlowego, wprowadzenie narzędzi do aktywnego zarządzania relacjami z klientami,
- usprawnienie procesów operacyjnych, w tym optymalizację zarządzania procesem przewozowym poprzez bardziej wydajne planowanie w celu poprawy efektywności,
- konsolidację i centralizację funkcji wsparcia, co pozwoli na redukcję kosztów ogólnych i zwiększenie przejrzystości zarządzania.

W dłuższym horyzoncie czasowym, Jednostka dominująca zakłada dalszy rozwój działalności podstawowej, tj. przewozów kolejowych, jako fundamentu jej przyszłego funkcjonowania. Kierunki strategiczne dalszego rozwoju to:

- kontynuacja dotychczasowej linii działalności w sektorze transportu kolejowego, z naciskiem na zwiększenie poziomu sprzedaży oraz umocnienie pozycji rynkowej,

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

- skuteczna optymalizacja procesów przewozowych, obejmująca przebudowę struktury organizacyjnej oraz wynikającą z tego zmianę struktury kosztowej, co przełoży się na poprawę rentowności operacyjnej,
- wdrożenie we współpracy z wierzycielami programu restrukturyzacji finansowej, mającego na celu oddłużenie Jednostki dominującej oraz poprawę jej płynności finansowej.

Najistotniejsze środki restrukturyzacyjne mające na celu poprawę sytuacji ekonomiczno-finansowej Jednostki dominującej zrealizowane do dnia sporządzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego:

- redukcja zatrudnienia – przeprowadzenie zwolnień grupowych w 2024 i 2025 roku,
- zmiana struktury organizacyjnej, w tym m.in. reorganizacja pionu przewozowego, reorganizacja pionu handlowego oraz wdrożenie koncepcji jednego pracodawcy,
- kontynuacja działań zmierzających do poprawy jakości w zarządzaniu i realizacji przewozów,
- sprzedaż 100% udziałów w spółce CARGOTOR Sp. z o.o.,
- sprzedaż 50% udziałów posiadanych przez PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. w spółce Terminale Przeładunkowe Sławków-Medyka Sp. z o.o.,
- optymalizacja majątku nieruchomościowego wykorzystywanego do bieżącej działalności operacyjnej, w tym m.in. wycofanie się z umów generujących zbędne koszty,
- optymalizacja taboru kolejowego - sprzedaż części nieoperacyjnego taboru oraz działania optymalizacyjne w obszarze utrzymania taboru - w tym m.in.: ograniczenie Punktów Utrzymania Taboru w strukturach Jednostki dominującej, reorganizacja struktur utrzymaniowych, optymalizacja kosztów związanych z postojem taboru nieużytkowego,
- ograniczenie nakładów inwestycyjnych i dostosowanie ich do potrzeb przewozowych.

Planowane w kolejnych okresach działania obejmują inicjatywy z zakresu restrukturyzacji:

- procesów biznesowych – skoncentrowanej na procesach mających bezpośredni wpływ na rentowność realizowanych usług, w szczególności poprzez redukcję jednostkowych kosztów operacyjnych, optymalizację struktur zatrudnienia oraz zwiększenie produktywności pracy;
- majątkowej – zakładającej sprzedaż nadmiarowego taboru oraz nieruchomości niezaangażowanych w działalność operacyjną, celem uwolnienia kapitału i poprawy struktury bilansu;
- struktury organizacyjnej – obejmującej redefinicję podziału kompetencji i odpowiedzialności pomiędzy spółkami wchodzącymi w skład Grupy Kapitałowej, z naciskiem na eliminację duplikacji funkcji oraz zwiększenie przejrzystości zarządczej;
- obszaru IT – zakładającej digitalizację i automatyzację procesów operacyjnych, wdrożenie nowych systemów IT oraz integrację systemów IT w ramach Grupy Kapitałowej;
- funkcji sprzedażowej – ukierunkowanej na budowę wiodącego na rynku, zintegrowanego zespołu sprzedażowego, odpowiedzialnego za rozwój relacji z kluczowymi klientami, skuteczne zarządzanie portfelem kontraktów oraz wzrost udziałów rynkowych.

Podstawowe inicjatywy to:

- Stymulacja sprzedaży – jej celem jest zwiększenie przychodów i marż przewozowych, w tym:
 - ♦ poprawa efektywności pracy sprzedażowej - w celu zwiększenia efektywności pozyskiwania klientów, Jednostka dominująca podejmie działania zmierzające do automatyzacji procesów sprzedaży przy zastosowaniu narzędzi AI, wprowadzenia rynkowego systemu wynagrodzeń i premiowania, a także pomiaru pracy handlowców pod kątem wyników oraz ich efektywności operacyjnej;
 - ♦ zwiększenie sprzedaży - stymulacja sprzedaży koncentruje się na poprawie obsługi kluczowych klientów, odzyskiwaniu klientów utraconych oraz rozwoju strategii sprzedażowej;
 - ♦ poprawa utrzymania klienta - Jednostka dominująca podejmie działania mające na celu zwiększenie lojalności klientów oraz poprawę ich relacji z Jednostką dominującą poprzez monitorowanie satysfakcji klientów oraz wprowadzenie wysokiej jakości obsługi posprzedażowej;
 - ♦ poprawa prycingu kontraktów - Jednostka dominująca podejmie działania w obszarze zarządzania warunkami handlowymi oraz rentownością kontraktów. Kluczowe działania obejmują udoskonalenie modelu prycingu oraz analizę nierentownych kontraktów;
 - ♦ adaptacja organizacji do potrzeb rynku i sprzedaży;
 - ♦ poprawa efektywności organizacji w zakresie wsparcia działań sprzedażowych;
- Ekspansja zagraniczna – jej celem jest rozwój sprzedaży przewozów na rynkach zagranicznych;
- Zwiększenie sprawności operacyjnej – jej celem jest poprawa efektywności operacyjnej poprzez optymalizację OPEX/CAPEX;
- Zarządzanie informacjami – jej celem jest integracja systemów IT w Grupie Kapitałowej oraz wdrożenie narzędzi umożliwiających skalowalność operacji bez wzrostu zatrudnienia w wybranych obszarach;
- Optymalizacja majątku – jej celem jest pozyskanie dodatkowych środków poprzez redukcję posiadanych aktywów trwałych, w tym nieruchomości i taboru, do minimalnego poziomu niezbędnego dla prowadzenia działalności;
- Optymalizacja zatrudnienia w obszarze operacyjnym – jej celem jest dostosowanie poziomu zatrudnienia w Jednostce dominującej do poziomu rynkowego adekwatnego do realizowanych przewozów;
- Ustrukturyzowanie Grupy Kapitałowej – jej celem jest uporządkowanie kompetencji biznesowych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

Sporządzenie Planu Restrukturyzacyjnego pozwoliło na opracowanie wstępnych Propozycji układowych, które zostały złożone do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w dniu 30 czerwca 2025 roku. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały opisane w **Nocie 1.3** Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku.

W dniu 29 maja 2026 roku Zarząd Jednostki dominującej zatwierdził i złożył do właściwego sądu nową treść Propozycji układowych, określający sposób restrukturyzacji zobowiązań Jednostki dominującej, które są objęte układem z mocy prawa, w tym sposób i warunki zaspokojenia Wierzycieli Jednostki dominującej. Kwota wierzytelności objętych układem, według podstawowego i uzupełniających spisów wierzytelności, na dzień 29 maja 2026 roku, wynosi łącznie 2.963,1 milionów złotych.

Propozycje układowe przewidują podział Wierzycieli na 7 grup, obejmujących poszczególne kategorie interesów, stosownie do art. 161 ustawy z dnia 15 maja 2015 roku – Prawo restrukturyzacyjne.

Grupa I – Wierzytelności podatkowe - wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu podatków stanowiących dochód budżetu państwa w rozumieniu art. 6 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z wyłączeniem innych należności publicznoprawnych nieobjętych pojęciem podatku. Spłata 75% wierzytelności z tytułu należności głównych, umorzenie wierzytelności w pozostałej części, umorzenie wierzytelności tytułu odsetek, zarówno tych należnych do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego jak i należnych za okres po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego, redukcja dotyczy wszystkich typów odsetek, niezależnie od ich charakteru prawnego; umorzenie w całości wszelkich wierzytelności ubocznych, jak z tytułu kosztów i innych należności ubocznych (w tym prowizji, rekompensaty za koszty odzyskiwania należności, kosztów egzekucyjnych, upomnienia, opłat lub innych należności o ubocznym charakterze), jak też kosztów dochodzenia wierzytelności, powstałych do dnia poprzedzającego dzień otwarcia postępowania sanacyjnego. Płatność nastąpi jednorazowo do ostatniego dnia 12-go miesiąca następującego po miesiącu, w którym obwieszono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu.

Grupa II – Wierzytelności handlowe kategorii I oraz z tytułu umów leasingu - wierzyciele, których wierzytelności wynikają z umów leasingu oraz wierzyciele handlowi z wierzytelnościami z tytułu wszelkich umów i transakcji handlowych niezależnie od podstawy prawnej lub faktycznej tych umów lub transakcji, w szczególności z tytułu dostaw i usług oraz inwestycyjnymi, których suma wierzytelności z tytułu należności głównych nie przekracza lub jest równa 50 tysięcy złotych, niezaliczeni do innych grup. Spłata 100% wierzytelności z tytułu należności głównych, umorzenie w całości wierzytelności z tytułu odsetek zarówno tych należnych do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego jak i należnych za okres po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego, redukcja dotyczy wszystkich typów odsetek, niezależnie od ich charakteru prawnego; umorzenie w całości wszelkich wierzytelności ubocznych, jak z tytułu kosztów i innych należności ubocznych (w tym prowizji, rekompensaty za koszty odzyskiwania należności, kosztów egzekucyjnych, upomnienia, opłat lub innych należności o ubocznym charakterze), jak też kosztów dochodzenia wierzytelności, powstałych do dnia poprzedzającego dzień otwarcia postępowania sanacyjnego. Płatność nastąpi jednorazowo do ostatniego dnia 12-go miesiąca następującego po miesiącu, w którym obwieszono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu.

Grupa III – Wierzytelności handlowe kategorii II - wierzyciele handlowi z wierzytelnościami jak w Grupie II, z tym, że suma wierzytelności z tytułu należności głównych wynosi powyżej 50 tysięcy złotych, ale nie przekracza lub jest równa 600 tysięcy złotych, niezaliczeni do innych grup. Spłata 50% wierzytelności z tytułu należności głównych, umorzenie wierzytelności w pozostałej części, umorzenie w całości wierzytelności z tytułu odsetek zarówno tych należnych do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego jak i należnych za okres po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego, redukcja dotyczy wszystkich typów odsetek, niezależnie od ich charakteru prawnego; umorzenie w całości wszelkich wierzytelności ubocznych, jak z tytułu kosztów i innych należności ubocznych (w tym prowizji, rekompensaty za koszty odzyskiwania należności, kosztów egzekucyjnych, upomnienia, opłat lub innych należności o ubocznym charakterze), jak też kosztów dochodzenia wierzytelności, powstałych do dnia poprzedzającego dzień otwarcia postępowania sanacyjnego. Płatność nastąpi jednorazowo do ostatniego dnia 12-go miesiąca następującego po miesiącu, w którym obwieszono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu.

Grupa IV – Wierzytelności przysługujące bankom, instytucjom kredytowym, finansowym oraz innym podmiotom z tytułu udzielonego Jednostce dominującej finansowania lub wierzytelności handlowe kategorii III - Wierzyciele finansowi z wierzytelnościami z tytułu kredytów i pożyczek oraz innych zobowiązań finansowych o tym charakterze (Banki i Instytucje Finansowe) oraz wierzyciele handlowi z wierzytelnościami z tytułu wszelkich umów i transakcji handlowych niezależnie od podstawy prawnej lub faktycznej tych umów lub transakcji, w szczególności z tytułu dostaw i usług oraz inwestycyjnymi, których suma z tytułu należności głównych wynosi powyżej 600 tysięcy złotych, niezaliczeni do innych grup. Zaspokojenie 50% wierzytelności z tytułu należności głównych, umorzenie wierzytelności w pozostałej części, umorzenie w całości wierzytelności z tytułu odsetek zarówno tych należnych do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego jak i należnych za okres po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego, redukcja dotyczy wszystkich typów odsetek, niezależnie od ich charakteru prawnego; umorzenie w całości wszelkich wierzytelności ubocznych, jak z tytułu kosztów i innych należności ubocznych (w tym prowizji, rekompensaty za koszty odzyskiwania należności, kosztów egzekucyjnych, upomnienia, opłat lub innych należności o ubocznym charakterze), jak też kosztów dochodzenia wierzytelności, powstałych do dnia poprzedzającego dzień otwarcia postępowania sanacyjnego. Zaspokojenie 50% wierzytelności nastąpi w ten sposób, że: 25% z kwoty wierzytelności zostanie spłacone jednorazowo do ostatniego dnia 12-go miesiąca następującego po miesiącu, w którym obwieszono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu, zaspokojenie kolejnych 25% wierzytelności głównej nastąpi poprzez objęcie akcji nowej emisji PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, tj. drodze konwersji 25% wierzytelności głównej na akcje w podwyższonym kapitale zakładowym Jednostki dominującej, o której mowa w art. 156 ust. 1 pkt 4 p.r.

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

Grupa V - Wierzytelności podmiotów kontrolowanych przez Skarb Państwa niezależnie od wartości tych wierzytelności - Wierzyciele z wierzytelnościami z tytułu wszelkich umów i transakcji handlowych, niezależnie od podstawy prawnej lub faktycznej tych umów lub transakcji, w szczególności z wierzytelnościami z tytułu dostaw i usług oraz inwestycyjnymi, niezależnie od wartości tych wierzytelności, będący podmiotami z branży kolejowej kontrolowanymi przez Skarb Państwa (z większościowym udziałem Skarbu Państwa, wobec których Skarb Państwa pozostaje w stosunku dominacji), to jest: Polskie Koleje Państwowe S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PGE Energetyka Kolejowa S.A. oraz podmioty będące zależnymi od Polskie Koleje Państwowe S.A. lub powiązanymi z tą spółką, to jest: "PKP INTERCITY" S.A., "PKP INFORMATYKA" Sp. z o.o., "CS NATURA TOUR" Sp. z o.o., PKP LINIA HUTNICZA SZEROKOTOROWA Sp. z o.o. oraz PKP TELKOL Sp. z o.o. Zaspokojenie 50% wierzytelności z tytułu należności głównych, umorzenie wierzytelności w pozostałej części, umorzenie w całości wierzytelności z tytułu odsetek zarówno tych należnych do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego jak i należnych za okres po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego, redukcja dotyczy wszystkich typów odsetek, niezależnie od ich charakteru prawnego; umorzenie w całości wszelkich wierzytelności ubocznych, jak z tytułu kosztów i innych należności ubocznych (w tym prowizji, rekompensaty za koszty odzyskiwania należności, kosztów egzekucyjnych, upomnienia, opłat lub innych należności o ubocznym charakterze), jak też kosztów dochodzenia wierzytelności, powstałych do dnia poprzedzającego dzień otwarcia postępowania sanacyjnego. Zaspokojenie 50% wierzytelności nastąpi poprzez objęcie akcji nowej emisji PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, tj. drodze konwersji 50% wierzytelności głównej na akcje w podwyższonym kapitale zakładowym Jednostki dominującej, o której mowa w art. 156 ust. 1 pkt 4 p.r.

Grupa VI – Zakład Ubezpieczeń Społecznych - spłata 100% wierzytelności z tytułu należności głównych oraz wierzytelności ubocznych, w szczególności odsetek – zarówno naliczonych przed, jak i po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego. Płatność nastąpi jednorazowo do ostatniego dnia 12-go miesiąca następującego po miesiącu, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu.

Grupa VII - Wierzytelności podmiotów z Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz wierzytelności pozostałe, niezaliczone do Grup I-VI - wierzyciele będący na dzień 25 lipca 2024 roku spółkami z Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (rozumianej jako zespół spółek powiązanych, z Jednostką dominującą – PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji) z wszelkimi posiadanymi wierzytelnościami, niezależnie od podstawy ich powstania lub wysokości tych wierzytelności oraz pozostali wierzyciele z wierzytelnościami niezaliczonymi do żadnej z pozostałych grup. Spłata 5% wierzytelności z tytułu należności głównych, umorzenie wierzytelności w pozostałej części, umorzenie w całości wierzytelności z tytułu odsetek zarówno tych należnych do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego jak i należnych za okres po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego, redukcja dotyczy wszystkich typów odsetek, niezależnie od ich charakteru prawnego; umorzenie w całości wszelkich wierzytelności ubocznych, jak z tytułu kosztów i innych należności ubocznych (w tym prowizji, rekompensaty za koszty odzyskiwania należności, kosztów egzekucyjnych, upomnienia, opłat lub innych należności o ubocznym charakterze), jak też kosztów dochodzenia wierzytelności, powstałych do dnia poprzedzającego dzień otwarcia postępowania sanacyjnego. Płatność nastąpi jednorazowo do ostatniego dnia 12-go miesiąca następującego po miesiącu, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu.

Propozycje wspólne dla wierzycieli Grup IV i V – konwersja wierzytelności na akcje w podwyższonym kapitale zakładowym Jednostki dominującej, o której mowa w art. 156 ust. 1 pkt 4 p.r., odbędzie się na następujących warunkach:

- konwersja następuje na akcje PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji o wartości nominalnej 1,00 złoty każda, które obejmowane są po wartości emisyjnej jednej akcji wynoszącej 12 złotych, z zastrzeżeniem, że w przypadku konieczności zaokrąglenia kwoty wierzytelności w celu skorelowania jej z odpowiednią wielokrotnością wartości jednej akcji zaokrąglenie jest dokonywane w dół do najbliższej wielokrotności wartości jednej akcji, zaś różnica powstała między wysokością wierzytelności a wartością akcji w kapitale zakładowym podlega umorzeniu;
- liczba akcji przypadających wierzycielom z Grupy IV i V będzie równa ilorazowi: (i) kwoty konwertowanej wierzytelności przysługującej danemu wierzycielowi oraz (ii) ceny emisyjnej. Część konwertowanej wierzytelności, która nie została przeznaczona na pokrycie akcji z powodu zaokrąglenia, ulega na mocy układu umorzeniu;
- objęcie nowoutworzonych akcji następuje w zamian za wkład w postaci części wierzytelności pieniężnej odpowiadającej iloczynowi liczby obejmowanych w konwersji akcji i ceny emisyjnej jednej akcji. Pokrycie wkładu następuje przez potrącenie wierzytelności konwertowanej z roszczeniem PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji o pokrycie wkładu w wysokości odpowiadającej iloczynowi wartości ceny emisyjnej jednej akcji (12 złotych) oraz ilości obejmowanych akcji. Potrącenie ma charakter wykonawczy. Potrącenie następuje w chwili uprawomocnienia się postanowienia o zatwierdzeniu układu i z tą też chwilą uznaje się, że obejmowane akcje zostały w całości pokryte;
- objęcie akcji stanowi wykonanie układu w tej części;
- układ dla wierzytelności z Grupy IV i V przewiduje konwersję wierzytelności na akcje w podwyższonym kapitale zakładowym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, na zasadzie art. 169 ust. 3 PR, mocą układu następuje podwyższenie kapitału zakładowego o kwotę 58,8 milionów złotych, tj. z kwoty 44,8 milionów złotych do kwoty 103,6 milionów złotych, przez utworzenie w drodze konwersji układowej wierzytelności zaliczonych do Grupy IV i V, 58.846.523 nowych akcji serii D o wartości nominalnej 1,00 złoty każda („Akcje Serii D”);
- wszystkie Akcje Serii D będą zdematerializowanymi akcjami zwykłymi na okaziciela;
- wartość nominalna każdej nowoutworzonej i wyemitowanej akcji, w związku z konwersją wierzytelności zaliczonych do Grup IV i V, wyniesie 1,00 złoty. Łączna wartość nominalna wszystkich nowo wyemitowanych akcji, w związku z konwersją wierzytelności zaliczonych do Grup IV i V, wyniesie 58,8 milionów złotych;
- cena emisyjna każdej nowo powstałej akcji, w związku z konwersją wierzytelności zaliczonych do Grupy IV i V, wyniesie 12 złotych. Łączna cena emisyjna wszystkich nowo wyemitowanych akcji wyniesie 706,2 milionów złotych;
- objęcie nowo powstałych Akcji Serii D nastąpi z wyłączeniem prawa pierwszeństwa i prawa poboru dotychczasowych akcjonariuszy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji;

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

- akcje Serii D uczestniczyć będą w dywidendzie począwszy od dnia 1 stycznia roku kalendarzowego następującego po roku, w którym uprawomocni się postanowienie o wpisie podwyższenia kapitału zakładowego do Rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego;
- układ zastępuje czynności związane z podwyższeniem kapitału zakładowego spółki akcyjnej (w tym uchwałę Walnego Zgromadzenia), przystąpieniem do spółki, objęciem akcji oraz wniesieniem wkładu;
- PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji jest upoważnione do dokonania wszelkich czynności niezbędnych do ujawnienia podwyższenia kapitału zakładowego w Krajowym Rejestrze Sądowym, podjęcia wszelkich działań prowadzących do dopuszczenia i wprowadzenia Akcji Serii D do obrotu na rynku regulowanym prowadzonym przez Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. („GPW”), podjęcia wszelkich niezbędnych czynności prawnych i faktycznych, w tym do złożenia odpowiednich wniosków i zawiadomień, zgodnie z wymogami określonymi w przepisach prawa oraz regulacjami, uchwałami bądź wytycznymi GPW, Krajowego Depozytu Papierów Wartościowych S.A. z siedzibą w Warszawie („KDPW”) oraz Komisji Nadzoru Finansowego, związanych z ubieganiem się o dopuszczenie oraz wprowadzenie papierów wartościowych do obrotu na rynku regulowanym prowadzonym przez GPW;
- wierzyciel, którego wierzytelności zaliczone zostaną do Grupy IV lub Grupy V, który nabędzie nowoutworzone akcje w wyniku konwersji, zobowiązuje się do nierozporządzania nabytymi przez siebie nowoutworzonymi akcjami bez zgody Spółki przez okres do 2 lat od daty objęcia akcji („Czasowe wyłączenie prawa rozporządzania akcjami”). Przez nierozporządzenie akcjami rozumie się w szczególności ograniczenie w zakresie: sprzedaży Akcji, darowizny Akcji, obciążania Akcji jakimikolwiek prawami osób trzecich, w tym ustanowienia na nich zabezpieczenia lub innego ograniczonego prawa rzeczowego. Zakaz, o którym mowa powyżej, nie będzie miał zastosowania w przypadku zbycia Akcji w wyniku zastosowania się przez danego wierzyciela do prawomocnego orzeczenia sądu lub ostatecznej decyzji administracyjnej nakazujących mu zbycie Akcji, przeniesienia lub zbycia Akcji w wyniku prowadzonego postępowania upadłościowego, restrukturyzacyjnego lub likwidacyjnego lub w ramach egzekucji, przeniesienia lub zbycia Akcji na rzecz spółki zależnej, powiązanej lub dominującej za zgodą PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji;
- w okresie Czasowego wyłączenia prawa rozporządzania akcjami PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji jest uprawnione do niepodejmowania działań dotyczących wprowadzenia Akcji Serii D do obrotu na rynku regulowanym prowadzonym przez GPW. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji złoży wniosek o dopuszczenie do obrotu Akcji Serii D w dwóch równych transzach dla każdego wierzyciela, którego wierzytelność ulegnie konwersji – odpowiednio po 21 oraz 24 miesiącach po dacie obwieszczenia o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu.

Zgodnie z procedurą po przedstawieniu przez Jednostkę dominującą ostatecznych Propozycji Układowych nastąpi głosowanie Wierzycieli nad Układem. Wymagane jest uzyskanie większości co najmniej 2/3 sumy wierzytelności oraz większości liczby Wierzycieli (połowa plus jeden głos). Następnie sąd oceni, czy Układ jest wykonalny oraz czy nie prowadzi do pokrzywdzenia którejkolwiek ze stron. Przyjęcie układu przez Wierzycieli, w ocenie Spółki, możliwe jest do końca 2026 roku.

Model finansowy sporządzony dla potrzeb Planu Restrukturyzacyjnego uwzględnia prognozowane przepływy pieniężne w okresie do 31 grudnia 2031 roku. Przy sporządzeniu powyższych projekcji finansowych Jednostka dominująca korzystała z usług zewnętrznego doradcy finansowego, zatrudnionego w związku z toczącym się postępowaniem sanacyjnym oraz przygotowaniem Planu Restrukturyzacyjnego i Propozycji układowych.

Kluczowym źródłem finansowania uwzględnionym w Planie Restrukturyzacyjnym będą wpływy z bieżącej działalności Jednostki dominującej. Należy zaznaczyć, iż w ocenie Jednostki dominującej powrót na drogę trwałej rentowności i generowania dodatnich przepływów finansowych z działalności podstawowej wymaga czasu oraz stopniowego wdrażania środków naprawczych, a osiągnięcie pełnej stabilizacji operacyjnej i finansowej nie nastąpi w krótkim horyzoncie czasowym. Proces ten będzie wymagał konsekwentnego wdrażania optymalizacji kosztowej, poprawy marżowości operacyjnej oraz maksymalizacji wykorzystania aktywów w sposób generujący wartość dodaną dla interesariuszy Jednostki dominującej. W związku z powyższym konieczne będzie pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, które można podzielić na dwie główne kategorie:

1. wpływy ze sprzedaży majątku (sprzedaż aktywów niewykorzystywanych operacyjnie, przede wszystkim nieruchomości i taboru kolejowego),
2. dodatkowe środki wygenerowane dzięki efektywnemu wdrożeniu inicjatyw restrukturyzacyjnych.

Przy sporządzeniu Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2026 roku Jednostka dominująca, na potrzeby oceny zdolności do kontynuowania działalności zapadających w okresie najbliższych 12 miesięcy, przygotowała prognozę przyszłych przepływów pieniężnych za okres od kwietnia 2026 roku do maja 2027 roku.

Jednostka dominująca wykorzystała w tym celu model płynnościowy opracowany przez zewnętrznego doradcę. Dane wykorzystane do sporządzenia modelu uwzględniają m.in.:

- aktualny stan środków pieniężnych,
- aktualną bazę faktur sprzedażowych i zakupowych,
- miesięczne plany przychodów, kosztów oraz nakładów inwestycyjnych oparte o Strategię Restrukturyzacyjną,
- prognozowane kwoty wynagrodzeń wraz z związanymi z nimi narzutami, takimi jak ZUS i PIT,
- harmonogramy płatności z tytułu leasingu,
- informacje o planowanych wpływach za sprzedaży majątku nieoperacyjnego,
- informacje na temat innych zdarzeń jednorazowych,
- analizę realizacji przeszłych prognoz oraz poszczególnych składników tych prognoz.

Ujęta w modelu baza faktur sprzedażowych pokrywa około 5% planowanych wpływów w okresie prognozy.

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

Kluczowe założenia jakie zostały przyjęte w projekcjach finansowych w okresie 12 miesięcy od dnia sporządzenia uwzględniają:

- wpływy ze sprzedaży majątku nieoperacyjnego w wysokości około 400 milionów złotych netto,
- średniomiesięczne wydatki inwestycyjne na poziomie około 60 milionów złotych,
- średniomiesięczne wydatki na świadczenia pracownicze (razem z narzutami) w wysokości około 80 milionów złotych,
- terminowe regulowanie bieżących zobowiązań handlowych i inwestycyjnych,
- brak spłaty zobowiązań objętych układem,
- uwzględnia spłaty pożyczki z FGŚP zgodnie z planowanym harmonogramem.

Aktualne prognozy przepływów pieniężnych wskazują, iż Jednostka dominująca będzie generowała środki pieniężne wystarczające na pokrycie bieżących zobowiązań zapadających w okresie najbliższych 12 miesięcy (bez uwzględnienia wierzytelności objętych układem).

Prognozy finansowe obarczone są ryzykiem niepewności, wynikającym z funkcjonowania Jednostki dominującej na zmiennym i trudnym do przewidzenia rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce. Na możliwość realizacji przyjętych założeń wpływają w szczególności czynniki makroekonomiczne, zmienność popytu na usługi przewozowe, wahania wolumenów ładunków masowych, poziom kosztów energii i paliw trakcyjnych, a także presja kosztowa związana z inflacją. Dodatkowo istotne znaczenie mają uwarunkowania regulacyjne, sytuacja infrastrukturalna sieci kolejowej, konkurencja ze strony transportu drogowego oraz czynniki o charakterze zewnętrznym, w tym sytuacja geopolityczna. W konsekwencji przedstawione prognozy oparte są na aktualnie dostępnych danych i założeniach, które mogą ulegać zmianom wraz z rozwojem sytuacji rynkowej i operacyjnej Jednostki dominującej.

W związku z analizą stopnia realizacji prognoz oraz opisaną powyżej niepewnością dotyczącą realizacji przyszłych przepływów pieniężnych Jednostka dominująca przeprowadziła analizy scenariuszowe w odniesieniu do głównych elementów przepływów pieniężnych tj.:

- wpływów operacyjnych w związku z możliwym spadkiem masy towarowej lub stawek przewozowych,
- wydatków operacyjnych wynikającym ze spadku kosztów zmiennych powiązanych z niższym poziomem masy towarowej,
- wydatków inwestycyjnych w związku z niższym poziomem realizowanych napraw okresowych taboru będącym konsekwencją mniejszego zapotrzebowania na sprawny tabor kolejowy,
- wpływów ze sprzedaży majątku nieoperacyjnego, w związku z niższym poziomem realizacji procesu sprzedaży.

Przeprowadzone analizy scenariuszowe, zakładające spadek wpływów z działalności operacyjnej w związku z niższą przewiezioną masą towarową lub niższymi stawkami przewozowymi, spadek wydatków operacyjnych w związku z niższym poziomem kosztów zmiennych proporcjonalnym do niższej masy, spadek wydatków inwestycyjnych dostosowany do niższych przewozów oraz wpływów ze sprzedaży majątku nieoperacyjnego, nie wykazały powstania luki płynnościowej w okresie objętym prognozą. Przyjęcie takich założeń jest wykonalne operacyjnie.

Jednocześnie, w przypadku wystąpienia negatywnych odchyień od aktualnych projekcji przepływów pieniężnych Jednostka dominująca wdroży dodatkowe ograniczenie kosztów działalności operacyjnej oraz ograniczy (lub przesunie na późniejsze okresy rozliczeniowe) realizację nakładów inwestycyjnych głównie w zakresie napraw taboru.

W ocenie Jednostki dominującej zagrożeniem dla kontynuacji działalności według przedstawionych powyżej założeń są okoliczności, które uniemożliwią Jednostce dominującej realizację Planu Restrukturyzacyjnego. Kluczowe ryzyka związane z kontynuacją działalności obejmują:

- ryzyko braku zatwierdzenia układu - brak wypracowanego ostatecznego porozumienia z wierzycielami, co do warunków spłaty, może skutkować w przyszłości brakiem akceptacji proponowanych rozwiązań przez wierzycieli i w konsekwencji brakiem zatwierdzenia układu przez sąd; na dzień 31 marca 2026 roku Jednostka dominująca ocenia powyższe ryzyko jako niewielkie. Postanowieniem z dnia 18 marca 2026 roku Sędzia-komisarz zatwierdził Plan Restrukturyzacyjny złożony przez Zarządcę w dniu 30 czerwca 2025 roku, a zatem ryzyko związane z niezatwierdzeniem Planu się nie zmateriałizowało. Jednostka dominująca ma zdolność do bieżącego zaspokajania kosztów postępowania i zobowiązań powstałych po jego otwarciu oraz zobowiązań, które nie mogą zostać objęte układem. Jednostka dominująca reguluje bieżące zobowiązania związane z prowadzoną działalnością operacyjną w toku sanacji, z wyjątkiem części zobowiązań opisanych w **Nocie 1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego. Zobowiązania wobec kontrahentów handlowych dostarczających usługi i materiały niezbędne dla funkcjonowania przewozów kolejowych są sukcesywnie opłacane, pracownicy z tytułu bieżących wynagrodzeń, jak również instytucje publicznoprawne, otrzymują należne świadczenia terminowo. W ocenie Jednostki dominującej, bazującej na ocenie aktualnej sytuacji finansowej oraz majątkowej, stopień zaspokojenia wierzycieli w ramach postępowania sanacyjnego na warunkach określonych w Propozycjach układowych powinien być wyższy niż w przypadku zaspokojenia w scenariuszu egzekucyjnym (z uwagi na brak zdolności upadłościowej Jednostki dominującej), w którym zakładać należy formalne rozpoczęcie masowych egzekucji, a zatem powyższe założenie przyjęcia warunków układu odpowiadających aktualnie prognozowanym możliwościom finansowym Jednostki dominującej, jest założeniem racjonalnym;
- ryzyka związane z realizacją inicjatyw restrukturyzacyjnych i rozwojowych, w tym w szczególności:
 - ♦ ograniczenia w zakresie dostępnych zasobów finansowych oraz konieczność ponoszenia istotnych nakładów inwestycyjnych;
 - ♦ uzależnienie skuteczności wdrożeń od warunków rynkowych oraz poziomu popytu na usługi transportowe;
 - ♦ ryzyko nieosiągnięcia zakładanych efektów operacyjnych i sprzedażowych;
 - ♦ opóźnienia we wdrażaniu kluczowych rozwiązań, w tym systemów IT oraz zmian organizacyjnych;
 - ♦ opór organizacyjny oraz ryzyko braku pełnego zaangażowania jednostek Grupy, a także napięcia ze stroną społeczną;

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

- ♦ trudności w koordynacji działań pomiędzy podmiotami Grupy oraz ryzyka związane z procesami integracyjnymi, w tym rozproszenie kompetencji i niedostosowanie systemów;
- ♦ ryzyko niepełnego wdrożenia działań optymalizacyjnych, w tym w zakresie efektywności operacyjnej, majątku oraz zatrudnienia;
- ♦ ograniczona dostępność wykwalifikowanych zasobów oraz trudności w pozyskiwaniu rzetelnych danych do monitorowania postępów wdrożeń;
- ryzyka operacyjne związane z prowadzoną działalnością gospodarczą, w tym:
 - ♦ rosnąca konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz silna presja ze strony transportu drogowego, co może ograniczać możliwość osiągnięcia zakładanej rentowności działalności;
 - ♦ ograniczenia infrastrukturalne, w tym zmniejszona przepustowość linii kolejowych oraz wydłużenie czasu realizacji przewozów, wpływające negatywnie na konkurencyjność i efektywność operacyjną;
 - ♦ wysoka presja kosztowa, obejmująca w szczególności koszty energii, przy jednoczesnej konieczności ponoszenia nakładów inwestycyjnych na naprawy taboru i dostosowanie działalności do wymogów regulacyjnych;
 - ♦ zmiany strukturalne w gospodarce, w tym stopniowe ograniczanie znaczenia sektorów takich jak energetyka oparta na węglu oraz hutnictwo, stanowiących istotną bazę klientów Jednostki dominującej.

Czynniki ryzyka związane z realizacją inicjatyw restrukturyzacyjnych i rozwojowych oraz ryzyka związane z prowadzoną działalnością operacyjną mają charakter zarówno krótkoterminowy, jak i długoterminowy, a ich kumulacja może negatywnie wpływać na poziom przychodów, rentowność oraz płynność finansową Jednostki dominującej.

Jednocześnie Jednostka dominująca prowadzi działania mające na celu ograniczenie wpływu powyższych ryzyk, w tym w szczególności realizuje proces restrukturyzacji.

W ocenie Jednostki dominującej, podejmowane przez Jednostkę dominującą działania pozwolą na utrzymanie płynności finansowej na poziomie zapewniającym regulowanie bieżących zobowiązań w okresie co najmniej kolejnych 12 miesięcy od dnia bilansowego i będą prowadzić do minimalizacji ryzyka braku kontynuacji działalności.

Ryzyko kontynuacji działalności spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji

Pogorszenie sytuacji finansowej i płynnościowej Jednostki dominującej wpłynęło w znacznym stopniu na działalność spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (zwanej dalej „PKP CARGOTABOR”). Z uwagi na silne powiązania handlowe pomiędzy Jednostką dominującą i PKP CARGOTABOR istotne ograniczenie wydatków inwestycyjnych przez Jednostkę dominującą od II kwartału 2024 roku przekroczyło możliwości PKP CARGOTABOR do dostosowania skali swojej działalności do bieżących potrzeb Jednostki dominującej, w wyniku czego nastąpiło pogorszenie sytuacji płynnościowej PKP CARGOTABOR. Zarząd PKP CARGOTABOR złożył do sądu wnioski o otwarcie postępowania sanacyjnego w dniu 26 lipca 2024 roku oraz wnioski o otwarcie postępowania upadłościowego.

W piśmie do sądu z dnia 28 sierpnia 2024 roku Zarząd podtrzymał wnioski o otwarcie postępowania sanacyjnego. W dniu 2 września 2024 roku spółka zależna otrzymała od Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie „Obwieszczenie postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego”.

W związku z działaniami restrukturyzacyjnymi, działalność produkcyjna spółki zależnej została zmniejszona z 16 do 12 lokalizacji Sekcji. W wyniku likwidacji oddziałów terenowych do końca 2024 roku zostały przeprowadzone zwolnienia grupowe, a od dnia 1 stycznia 2025 roku nastąpiła zmiana struktury organizacyjnej spółki zależnej.

Główne zdarzenia w ramach prowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego PKP CARGOTABOR, które miały miejsce do dnia 31 grudnia 2025 roku zostały opisane w **Nocie 1.3** Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok zakończony 31 grudnia 2025 roku.

W dniu 24 marca 2026 roku spółka złożyła propozycje układowe dla wierzycieli. W ramach propozycji układowych określających sposób restrukturyzacji zobowiązań, a obejmujących wszystkich wierzycieli spółki, przewidziano podział na sześć Grup, uwzględniający poszczególne kategorie interesu. Łączna kwota wierzytelności ujętych w spisie wierzytelności PKP CARGOTABOR złożonym do akt postępowania, według stanu na dzień 24 marca 2026 roku, wynosi 243,0 milionów złotych.

Podział na Grupy wraz z planem spłaty kształtować się ma w następujący sposób:

Grupa I - Zakład Ubezpieczeń Społecznych - spłata 100% kwoty wierzytelności głównej wraz z należnymi należnościami ubocznymi, w tym odsetkami, zarówno za okres przed, jak i po otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego, w 40 kwartalnych ratach, liczonych od wysokości wierzytelności przysługującej wierzycielowi w zakresie objętym układem;

Grupa II - wierzyciele, których wierzytelności wynikają z umów leasingu - spłata 100 % kwoty wierzytelności głównej, płatna jednorazowo do ostatniego dnia pierwszego pełnego kwartału kalendarzowego następującego po kwartale kalendarzowym, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu, lecz nie wcześniej niż 31 grudnia 2026 roku; umorzenie wierzytelności ubocznych w całości;

Grupa III - wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub mniejsza niż 10 tysięcy złotych, niekwalifikujący się do innych grup - spłata 100% kwoty wierzytelności głównej płatna jednorazowo do ostatniego dnia pierwszego pełnego kwartału kalendarzowego następującego po kwartale kalendarzowym, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu, lecz nie wcześniej niż 31 grudnia 2026 roku; umorzenie wierzytelności ubocznych w całości;

1.3 Kontynuacja działalności, działania restrukturyzacyjne (cd.)

Grupa IV - wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub większa niż 10 tysięcy złotych, ale nie większa niż 70 tysięcy złotych, niekwalifikujący się do innych grup - spłata 75,8 % kwoty wierzytelności głównej, płatna jednorazowo do ostatniego dnia pierwszego pełnego kwartału kalendarzowego następującego po kwartale kalendarzowym, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu, lecz nie wcześniej niż 31 grudnia 2026 roku; umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej i wierzytelności ubocznych w całości;

Grupa V - wierzyciele, którzy posiadają wierzytelności, których kwota jest równa lub większa niż 70 tysięcy złotych, niekwalifikujący się do innych grup - spłata 75,8 % kwoty wierzytelności głównej w 40 ratach; umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej i wierzytelności ubocznych w całości. Wierzyciele z niniejszej Grupy mogą być objęci dodatkowym zaspokojeniem w ramach mechanizmów cash sweep oraz niezależnym od niego dodatkowym mechanizmem zaspokojenia, polegającym na przeznaczeniu na ich rzecz środków uzyskanych przez spółkę PKP CARGOTABOR w wykonaniu układu zawartego przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Uruchomienie mechanizmu cash sweep obejmującego lata obrotowe 2027-2036, uwarunkowane jest wypracowaniem przez PKP CARGOTABOR zysku netto przekraczającego kwotę 12,0 milionów złotych. Na dodatkowe zaspokojenie wierzycieli przeznaczana będzie nadwyżka zysku netto ponad ww. kwotę, z zastrzeżeniem maksymalnej wysokości 4,0 milionów złotych w danym roku obrotowym;

Grupa VI - wierzyciele pozostający ze spółką w stosunkach bliskości, o których mowa w art. 116 Prawa restrukturyzacyjnego - spłata 5% kwoty wierzytelności głównej, płatne jednorazowo do ostatniego dnia czterdziestego pierwszego pełnego kwartału kalendarzowego następującego po kwartale kalendarzowym, w którym obwieszczono o prawomocności postanowienia w przedmiocie zatwierdzenia układu i zarazem nie wcześniej niż po spłacie wierzycieli z wszystkich pozostałych Grup; umorzenie pozostałej części wierzytelności głównej i wierzytelności ubocznych w całości.

Łączna kwota pierwszej płatności (raty) dla wierzycieli z Grup I-V wyniesie 30,0 milionów złotych i zostanie rozdysponowana według zasad określonych poniżej:

- a) wierzycielom z Grupy II, Grupy III oraz Grupy IV przypada część kwoty przeznaczona na spłatę jednorazową,
- b) pozostała część kwoty przypada wierzycielom z Grupy I oraz Grupy V i jest dzielona proporcjonalnie do wysokości wierzytelności objętych układem, przypadających na poszczególnych wierzycieli z tych grup w stosunku do łącznej sumy wierzytelności tych grup,
- c) dla Wierzycieli z Grupy I i Grupy V dalsza realizacja świadczeń następuje w równych ratach układowych, począwszy od drugiej raty aż do ostatniej.

Następnie, pismem z dnia 25 marca 2026 roku spółka złożyła wniosek o przeprowadzenie głosowania nad układem w postępowaniu sanacyjnym Dłużnika z pominięciem zwoływania zgromadzenia wierzycieli, oraz o przeprowadzenie głosowania nad uchwałą w przedmiocie wynagrodzenia zarządcy, równocześnie i w ramach przeprowadzonego głosowania nad układem.

W dniu 22 kwietnia 2026 roku Rada Wierzycieli złożyła do akt postępowania sanacyjnego pismo określające sposób restrukturyzacji zobowiązań spółki.

Ryzyko kontynuacji działalności pozostałych spółek zależnych

Otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego Jednostki dominującej oraz przedłużający się okres trwania wojny w Ukrainie wpłynęły również na pogorszenie sytuacji finansowej spółek zależnych PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. oraz Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o., przy czym w ocenie Zarządu Jednostki dominującej sytuacja jednostkowa tych spółek nie ma istotnego znaczenia przy ocenie zdolności Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji do kontynuowania działalności jako całości.

1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności

Otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego zabezpieczyło Jednostkę dominującą przed możliwością wypowiedzenia kluczowych umów zawartych z odbiorcami, dostawcami, instytucjami finansującymi, a zobowiązania powstałe przed dniem otwarcia tego postępowania restrukturyzacyjnego, na zasadach określonych prawem restrukturyzacyjnym, zostaną objęte układem. Jednostka dominująca zakłada spłatę tych zobowiązań w późniejszych okresach w drodze układu z wierzycielami zgodnie z zasadami Prawa restrukturyzacyjnego.

Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane przez Jednostkę dominującą, za wyjątkiem części zobowiązań handlowych i leasingowych, głównie wobec podmiotów z Grupy PKP, zobowiązań wobec Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych i zobowiązań uznanych przez Jednostkę dominującą za sporne. Dodatkowo część zobowiązań Jednostki dominującej nie podlega spłacie z uwagi na prowadzone z kontrahentami rozmowy w przedmiocie zmiany warunków ich spłaty (w tym także w zakresie środków pieniężnych otrzymanych z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych).

Poniżej zaprezentowano wierzytelności Jednostki dominującej oraz PKP CARGOTABOR powstałe przed dniem otwarcia poszczególnych postępowań restrukturyzacyjnych, wynikające ze złożonych do Sądu pierwotnych spisów wierzytelności obu spółek, w tym obejmują również wierzytelności wobec spółek objętych Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym, które podlegają eliminacji w ramach korekt konsolidacyjnych. W toku postępowania sanacyjnego możliwa jest zmiana wysokości wierzytelności ujętych w spisie wierzytelności, w szczególności w wyniku rozpoznania sprzeciwów wierzycieli, wykreślenia wierzytelności w trybie art. 99 ustawy – Prawo restrukturyzacyjne, jak również na skutek ujawnienia się nowych wierzytelności, które podlegać będą ujęciu na uzupełniających spisach wierzytelności.

1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności (cd.)

Wierzytelności układowe Jednostki dominującej oraz PKP CARGOTABOR

| | Jednostka dominująca | PKP CARGOTABOR | Razem przed korektami konsolidacyjnymi | Korekty konsolidacyjne | Razem po korektach konsolidacyjnych |
|--------------------------------------|----------------------|----------------|--|------------------------|-------------------------------------|
| Zobowiązania z tytułu zadłużenia | 1 344,7 | 42,9 | 1 387,6 | - | 1 387,6 |
| Zobowiązania handlowe i inwestycyjne | 1 142,7 | 102,3 | 1 245,0 | (197,5) | 1 047,5 |
| Pozostałe zobowiązania finansowe | 111,0 | - | 111,0 | (96,7) | 14,3 |
| Pozostałe zobowiązania | 303,1 | 47,6 | 350,7 | (0,2) | 350,5 |
| Gwarancje bankowe i poręczenia | 24,6 | 50,0 | 74,6 | (50,0) | 24,6 |
| Razem | 2 926,1 | 242,8 | 3 168,9 | (344,4) | 2 824,5 |

Poniżej zaprezentowano terminy wymagalności zobowiązań finansowych Grupy. Dane na dzień 31 marca 2026 roku nie uwzględniają zobowiązań powstałych przed dniem otwarcia postępowań restrukturyzacyjnych, które z uwagi na ich objęcie układem nie mogą podlegać spłacie do czasu zatwierdzenia przez sąd układu z wierzycielami, zgodnie z art. 252 Prawa restrukturyzacyjnego. Zaprezentowane poniżej zobowiązania finansowe nie uwzględniają również zobowiązań wynikających ze środków pieniężnych otrzymanych przez Jednostkę dominującą z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych z uwagi na fakt, że na dzień 31 marca 2026 roku Jednostka dominująca była w trakcie ustalania zasad ich rozliczenia.

Wymagalność zobowiązań finansowych Grupy na dzień bilansowy według daty wymagalności na podstawie umownych niedyskontowanych płatności (wraz z odsetkami płatnymi w przyszłości)

| 31/03/2026 | Umowne terminy wymagalności od końca okresu sprawozdawczego | | | | Razem (bez dyskonta) | Wartość bilansowa |
|---|---|---------------------|--------------------|---------------|----------------------|-------------------|
| | Poniżej 3 miesięcy | Od 3 do 12 miesięcy | Od 1 roku do 5 lat | Powyżej 5 lat | | |
| Zobowiązania z tytułu zadłużenia, w tym: | 122,3 | 210,4 | 832,9 | 198,4 | 1 364,0 | 1 161,1 |
| <i>Kredyty bankowe i pożyczki</i> | 8,0 | 19,9 | 36,7 | - | 64,6 | 60,1 |
| <i>Leasing</i> | 111,4 | 188,5 | 796,2 | 198,4 | 1 294,5 | 1 096,1 |
| <i>Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP</i> | 2,9 | 2,0 | - | - | 4,9 | 4,9 |
| Zobowiązania handlowe | 328,0 | 0,7 | 1,4 | 0,3 | 330,4 | 330,4 |
| Zobowiązania inwestycyjne | 5,9 | 1,4 | 5,5 | 1,0 | 13,8 | 13,8 |
| Razem | 456,2 | 212,5 | 839,8 | 199,7 | 1 708,2 | 1 505,3 |

| 31/12/2025 | Umowne terminy wymagalności od końca okresu sprawozdawczego | | | | Razem (bez dyskonta) | Wartość bilansowa |
|---|---|---------------------|--------------------|---------------|----------------------|-------------------|
| | Poniżej 3 miesięcy | Od 3 do 12 miesięcy | Od 1 roku do 5 lat | Powyżej 5 lat | | |
| Zobowiązania z tytułu zadłużenia, w tym: | 135,3 | 208,1 | 913,9 | 250,1 | 1 507,4 | 1 275,6 |
| <i>Kredyty bankowe i pożyczki</i> | 8,2 | 22,4 | 42,3 | - | 72,9 | 67,3 |
| <i>Leasing</i> | 124,3 | 180,8 | 871,6 | 250,1 | 1 426,8 | 1 200,6 |
| <i>Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP</i> | 2,8 | 4,9 | - | - | 7,7 | 7,7 |
| Zobowiązania handlowe | 272,2 | 2,8 | 1,4 | 0,2 | 276,6 | 276,6 |
| Zobowiązania inwestycyjne | 13,6 | 1,0 | 5,5 | 1,4 | 21,5 | 21,5 |
| Razem | 421,1 | 211,9 | 920,8 | 251,7 | 1 805,5 | 1 573,7 |

Struktura wiekowa zobowiązań handlowych, inwestycyjnych i leasingowych

| 31/03/2026 | Zobowiązania | | | Razem |
|---------------------------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| | handlowe | inwestycyjne | leasingowe | |
| Zobowiązania nieprzeterminowane | 306,2 | 13,8 | 1 047,9 | 1 367,9 |
| Zobowiązania przeterminowane | | | | |
| do 30 dni | 16,5 | - | 7,2 | 23,7 |
| 31 - 90 dni | 1,5 | - | 14,0 | 15,5 |
| 91 - 180 dni | 2,0 | - | 22,1 | 24,1 |
| 181 - 365 dni | 1,1 | - | 4,3 | 5,4 |
| powyżej 365 dni | 3,1 | - | 0,6 | 3,7 |
| Razem | 330,4 | 13,8 | 1 096,1 | 1 440,3 |

1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności (cd.)

| 31/12/2025 | Zobowiązania | | | Razem |
|---------------------------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| | handlowe | inwestycyjne | leasingowe | |
| Zobowiązania nieprzeterminowane | 254,5 | 16,6 | 1 153,0 | 1 424,1 |
| Zobowiązania przeterminowane | | | | |
| do 30 dni | 12,4 | 4,9 | 8,5 | 25,8 |
| 31 - 90 dni | 2,2 | - | 19,8 | 22,0 |
| 91 - 180 dni | 1,6 | - | 17,4 | 19,0 |
| 181 - 365 dni | 3,2 | - | 1,9 | 5,1 |
| powyżej 365 dni | 2,7 | - | - | 2,7 |
| Razem | 276,6 | 21,5 | 1 200,6 | 1 498,7 |

Analiza wiekowa należności handlowych

| | 31/03/2026 | | | 31/12/2025 | | |
|-------------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|--------------|-----------------------------|--------------|
| | Brutto | Oczekiwane straty kredytowe | Netto | Brutto | Oczekiwane straty kredytowe | Netto |
| Należności nieprzeterminowane | 495,7 | (0,2) | 495,5 | 444,3 | - | 444,3 |
| Należności przeterminowane | | | | | | |
| do 30 dni | 21,3 | (0,5) | 20,8 | 45,5 | (0,7) | 44,8 |
| 31 - 90 dni | 15,6 | (1,3) | 14,3 | 12,6 | (1,0) | 11,6 |
| 91 - 180 dni | 4,3 | (0,8) | 3,5 | 2,9 | (1,1) | 1,8 |
| 181 - 365 dni | 3,4 | (1,5) | 1,9 | 4,4 | (1,9) | 2,5 |
| powyżej 365 dni | 152,1 | (134,9) | 17,2 | 151,0 | (135,2) | 15,8 |
| Razem | 692,4 | (139,2) | 553,2 | 660,7 | (139,9) | 520,8 |

1.5 Sprzedaż jednostki zależnej

W dniu 16 stycznia 2026 roku Jednostka dominująca zawarła z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowę sprzedaży 100% udziałów w spółce CARGOTOR Sp. z o.o. za cenę 28,8 milionów złotych. W wyniku przedmiotowej transakcji Grupa utraciła kontrolę nad spółką CARGOTOR Sp. z o.o. zgodnie z MSSF 10.

Poniżej zaprezentowano wpływ transakcji sprzedaży i utraty kontroli nad spółką CARGOTOR Sp. z o.o. na poszczególne elementy Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2026 roku.

Rozliczenie transakcji sprzedaży aktywów i zobowiązań CARGOTOR Sp. z o.o.

Poniżej przedstawiono uzgodnienie transakcji sprzedaży spółki CARGOTOR Sp. z o.o. dla potrzeb skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów:

| Pozycja | |
|--|-------------|
| Cena sprzedaży – otrzymane wynagrodzenie | 28,8 |
| Wartość bilansowa aktywów i zobowiązań będących przedmiotem transakcji sprzedaży | (16,5) |
| Zysk na transakcji sprzedaży | 12,3 |

Poniżej przedstawiono uzgodnienie transakcji sprzedaży spółki CARGOTOR Sp. z o.o. dla potrzeb skonsolidowanego sprawozdania z przepływów pieniężnych:

| Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej | |
|---|-------------|
| Wpływy ze sprzedaży | 28,8 |
| Środki pieniężne jednostki zależnej na dzień utraty kontroli | (3,2) |
| Wpływy ze sprzedaży jednostki zależnej po pomniejszeniu o zbyte środki pieniężne | 25,6 |

Wartości sprzedanych aktywów i związanych z nimi zobowiązań spółki CARGOTOR Sp. z o.o. zaprezentowane zostały łącznie z działalnością kontynuowaną w skonsolidowanym sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, skonsolidowanym sprawozdaniu z przepływów pieniężnych oraz notach objaśniających do tych sprawozdań, ponieważ nie stanowią one istotnej części działalności ani elementu większego planu zbycia istotnej części działalności zgodnie z MSSF 5.32 a i b.

1.5 Sprzedaż jednostki zależnej (cd.)

Wartość aktywów i zobowiązań spółki CARGOTOR Sp. z o.o., nad którymi utracono kontrolę

| Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej | Dane na dzień utraty kontroli |
|---|-------------------------------|
| AKTYWA | |
| Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe | 15,6 |
| Prawa do użytkowania aktywów | 66,8 |
| Należności handlowe | 1,8 |
| Należności leasingowe | 8,7 |
| Pozostałe aktywa | 0,1 |
| Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego | 5,1 |
| Aktywa trwałe razem | 98,1 |
| Zapasy | 0,1 |
| Należności handlowe | 17,8 |
| Należności leasingowe | 1,0 |
| Pozostałe aktywa | 0,3 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 3,2 |
| Aktywa obrotowe razem | 22,4 |
| AKTYWA RAZEM | 120,5 |
| ZOBOWIĄZANIA | |
| Zobowiązania z tytułu zadłużenia | 66,3 |
| Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych | 4,4 |
| Pozostałe zobowiązania | 0,7 |
| Zobowiązania długoterminowe razem | 71,4 |
| Zobowiązania z tytułu zadłużenia | 18,9 |
| Zobowiązania handlowe | 5,5 |
| Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych | 1,5 |
| Pozostałe rezerwy | 2,7 |
| Pozostałe zobowiązania | 4,0 |
| Zobowiązania krótkoterminowe razem | 32,6 |
| ZOBOWIĄZANIA RAZEM | 104,0 |

1.6 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

Przyjęte założenia oraz wyniki testów na trwałą utratę wartości przeprowadzonych na dzień 31 grudnia 2025 roku pozostają aktualne na dzień 31 marca 2026 roku, za wyjątkiem zmiany prognoz finansowych spółki PKP CARGOTABOR.

Mimo zmiany prognoz przepływów pieniężnych, odstąpiono od ponownego przeprowadzenia testu na trwałą utratę wartości aktywów należących do PKP CARGOTABOR. Dokonana przez Grupę analiza wykazała, iż aktualizacja prognoz finansowych PKP CARGOTABOR nie miałaby istotnego wpływu na wynik testu na trwałą utratę wartości aktywów należących do tej spółki na dzień 31 marca 2026 roku.

W dniu 11 czerwca 2026 roku upływa 24-miesięczny okres wypowiedzenia Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna („ZUZP”). Jednostronne wypowiedzenie ZUZP nastąpiło wskutek decyzji Zarządu Jednostki dominującej z dnia 11 czerwca 2024 roku. Aktualnie trwają rokowania ze stroną społeczną ws. wypracowania nowych warunków zakładowego układu zbiorowego. Na dzień 31 marca 2026 roku rezerwy na świadczenia pracownicze skalkulowane zostały w oparciu o ZUZP. Zmiana warunków układu zbiorowego dla pracowników Jednostki dominującej będzie skutkować zmianą wartości bieżących zobowiązań z tytułu określonych świadczeń i zostanie rozpoznana jako koszty przeszłego zatrudnienia zgodnie z MSR 19 paragraf 102 - 104.

1.7 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

Standardy i interpretacje przyjęte przez RMSR oraz UE, które weszły w życie

Zatwierdzając niniejsze Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupa zastosowała następujące zmiany standardów i interpretacji, które zostały wydane przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzone do stosowania przez UE:

| Standard / Interpretacja | Data wejścia w życie |
|--|----------------------|
| Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe” i MSSF 7 „Instrumenty finansowe – ujawnienia informacji” - zmiany w klasyfikacji i wycenie instrumentów finansowych | 1 stycznia 2026 roku |
| Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe” i MSSF 7 „Instrumenty finansowe – ujawnienia informacji” - umowy dotyczące energii elektrycznej zależnej od przyrody | 1 stycznia 2026 roku |
| Coroczne zmiany standardów rachunkowości MSSF — tom 11 | 1 stycznia 2026 roku |

W ocenie Zarządu Jednostki dominującej powyżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie miały istotnego wpływu na sprawozdanie finansowe Grupy.

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz UE, które nie weszły w życie

Zatwierdzając niniejsze Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupa nie zdecydowała się na wcześniejsze zastosowanie wymienionego poniżej standardu, który został opublikowany i zatwierdzony do stosowania w UE, ale który nie wszedł jeszcze w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej MSSF 18 będzie miał wpływ na skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy, przy czym na dzień zatwierdzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupa nie zakończyła jeszcze szczegółowej analizy w tym zakresie.

| Standard / Interpretacja | Data wejścia w życie |
|--|----------------------|
| MSSF 18 „Prezentacja i ujawnianie informacji w sprawozdaniach finansowych” | 1 stycznia 2027 roku |

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

| Standard / Interpretacja | Data wejścia w życie |
|---|----------------------|
| MSSF 19 „Jednostki zależne bez odpowiedzialności publicznej”: ujawnianie informacji | 1 stycznia 2027 roku |
| Zmiany do MSSF 19 „Jednostki zależne bez odpowiedzialności publicznej”: ujawnianie informacji | 1 stycznia 2027 roku |
| Zmiany do MSR 21 „Skutki zmian kursów walutowych”: Przeliczenie na walutę prezentacji w warunkach hiperinflacji | 1 stycznia 2027 roku |

2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

Grupa prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu – krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych.

Zarząd Jednostki dominującej nie dokonuje oceny wyników działalności Grupy ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu zaprezentowanej poniżej struktury przychodów z tytułu umów z klientami, a więc poszczególne grupy usług nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Grupy.

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

| 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | Podmioty powiązane z Grupy PKP | Podmioty powiązane ze Skarbem Państwa | Pozostali | Razem |
|--|--------------------------------------|--|--------------|--------------|
| Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych | 0,6 | 205,4 | 489,0 | 695,0 |
| Przychody z pozostałej działalności transportowej | - | - | 25,4 | 25,4 |
| Przychody bocznicowe i trakcyjne | 10,3 | 43,3 | 41,0 | 94,6 |
| Przychody przeładunkowe | - | 0,2 | 28,0 | 28,2 |
| Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych | 0,2 | - | 7,9 | 8,1 |
| Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów | - | 0,3 | 10,1 | 10,4 |
| Pozostałe przychody | 4,6 | 3,2 | 27,5 | 35,3 |
| Razem | 15,7 | 252,4 | 628,9 | 897,0 |
| Termin ujmowania przychodów | | | | |
| W określonym momencie | 0,3 | 0,3 | 11,4 | 12,0 |
| Przez okres | 15,4 | 252,1 | 617,5 | 885,0 |
| Razem | 15,7 | 252,4 | 628,9 | 897,0 |

| 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | Podmioty powiązane z Grupy PKP | Podmioty powiązane ze Skarbem Państwa | Pozostali | Razem |
|--|--------------------------------------|--|--------------|--------------|
| Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych | 0,2 | 238,8 | 490,0 | 729,0 |
| Przychody z pozostałej działalności transportowej | - | - | 26,9 | 26,9 |
| Przychody bocznicowe i trakcyjne | 2,5 | 46,3 | 38,1 | 86,9 |
| Przychody przeładunkowe | - | 0,9 | 24,4 | 25,3 |
| Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych | 1,7 | - | 13,8 | 15,5 |
| Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów | - | - | 7,3 | 7,3 |
| Pozostałe przychody | 2,7 | 3,1 | 31,2 | 37,0 |
| Razem | 7,1 | 289,1 | 631,7 | 927,9 |
| Termin ujmowania przychodów | | | | |
| W określonym momencie | 0,5 | - | 7,5 | 8,0 |
| Przez okres | 6,6 | 289,1 | 624,2 | 919,9 |
| Razem | 7,1 | 289,1 | 631,7 | 927,9 |

Informacje geograficzne

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska. Poniżej przedstawiono przychody z tytułu umów z klientami Grupy w rozbiciu na miejsce ich siedziby:

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|-----------------|--|--|
| Polska | 644,1 | 686,0 |
| Czechy | 115,1 | 114,6 |
| Niemcy | 44,6 | 48,2 |
| Włochy | 15,6 | 14,2 |
| Dania | 11,3 | 5,1 |
| Słowacja | 11,2 | 9,5 |
| Pozostałe kraje | 55,1 | 50,3 |
| Razem | 897,0 | 927,9 |

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Aktywa trwałe z wyłączeniem instrumentów finansowych i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w rozbiu na lokalizacje

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|-----------------|----------------|----------------|
| Polska | 3 639,4 | 3 779,4 |
| Czechy | 435,2 | 444,4 |
| Pozostałe kraje | 7,0 | 9,6 |
| Razem | 4 081,6 | 4 233,4 |

Informacje o wiodących klientach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2026 roku oraz 31 marca 2025 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|---|--|--|
| Zużycie paliwa trakcyjnego | (24,9) | (22,6) |
| Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej | (120,0) | (114,0) |
| Razem | (144,9) | (136,6) |

Pozostałe usługi

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|---|--|--|
| Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego | (16,9) | (18,9) |
| Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru | (19,7) | (19,0) |
| Usługi telekomunikacyjne | (1,4) | (1,5) |
| Usługi prawne, doradcze i podobne | (3,3) | (3,1) |
| Usługi informatyczne | (16,6) | (14,9) |
| Usługi przeładunkowe | (3,3) | (4,7) |
| Usługi rekultywacyjne | (5,5) | (9,0) |
| Usługi manewrowe, trakcyjne i rewidenckie | (17,7) | (10,0) |
| Pozostałe usługi | (16,5) | (12,3) |
| Razem | (100,9) | (93,4) |

Koszty świadczeń pracowniczych

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|---|--|--|
| Wynagrodzenia | (281,0) | (306,3) |
| Koszty ubezpieczeń społecznych | (59,6) | (64,3) |
| Koszty odpisów na ZFŚS | (8,2) | (8,9) |
| Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia | (8,9) | (9,3) |
| Świadczenia po okresie zatrudnienia | (3,3) | (2,1) |
| Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze | (19,2) | (18,5) |
| Razem | (380,2) | (409,4) |

2.2 Koszty operacyjne (cd.)

Pozostałe koszty

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|---|--|--|
| Zużycie paliwa nietrakcyjnego | (5,3) | (5,5) |
| Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody | (17,8) | (18,2) |
| Zużycie materiałów | (15,6) | (20,7) |
| Podatki i opłaty | (9,3) | (9,3) |
| Wartość sprzedanych materiałów i towarów | (7,8) | (5,5) |
| Podróże służbowe | (6,3) | (7,1) |
| Pozostałe | (7,0) | (7,1) |
| Razem | (69,1) | (73,4) |

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|---|--|--|
| Amortyzacja taboru kolejowego | (64,9) | (48,3) |
| Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych | (10,6) | (12,2) |
| Amortyzacja praw do użytkowania aktywów | (30,8) | (32,8) |
| Amortyzacja aktywów niematerialnych | (1,8) | (1,9) |
| Razem | (108,1) | (95,2) |

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|---|--|--|
| Zysk ze sprzedaży jednostki zależnej ¹⁾ | 12,3 | - |
| Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych | 6,9 | 0,6 |
| Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe | 1,7 | 1,2 |
| Kary i odszkodowania | 2,4 | 4,3 |
| Rozwiązane pozostałe rezerwy | 1,5 | 3,6 |
| Odsetki od należności handlowych i pozostałych | 1,5 | 0,9 |
| Dotacje | 1,0 | 0,8 |
| Inne | 0,4 | 0,3 |
| Pozostałe przychody operacyjne razem | 27,7 | 11,7 |
| Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe | (0,5) | (2,1) |
| Kary i odszkodowania | (2,5) | (2,2) |
| Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego | (0,1) | (0,1) |
| Utworzone pozostałe rezerwy | (0,4) | (1,1) |
| Odsetki od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań | (2,9) | (3,9) |
| Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych | - | (0,6) |
| Inne | (1,0) | (1,4) |
| Pozostałe koszty operacyjne razem | (7,4) | (11,4) |
| Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne | 20,3 | 0,3 |

¹⁾ Pozycja obejmuje zysk na transakcji sprzedaży spółki CARGOTOR Sp. z o.o., co opisano w [Nocie 1.5](#) niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|---|--|--|
| Przychody odsetkowe | 2,1 | 4,2 |
| Wynik netto z tytułu różnic kursowych | 1,0 | - |
| Przychody finansowe razem | 3,1 | 4,2 |
| Koszty odsetkowe | (15,8) | (31,9) |
| Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze | (6,3) | (7,0) |
| Wynik netto z tytułu różnic kursowych | - | (1,3) |
| Inne | (0,1) | (0,1) |
| Koszty finansowe razem | (22,2) | (40,3) |
| Przychody i (koszty) finansowe | (19,1) | (36,1) |

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|---|--|--|
| Bieżący podatek dochodowy | | |
| Bieżące obciążenie podatkowe | (6,1) | (4,0) |
| Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych | (0,3) | (0,4) |
| Odroczony podatek dochodowy | | |
| Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego | 15,7 | 12,5 |
| Podatek dochodowy ujęty w wyniku | 9,3 | 8,1 |

Stawki podatku dochodowego od osób prawnych obowiązujące w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w latach 2026 - 2025 wyniosły: w Polsce 19%, w Czechach 21% oraz na Węgrzech 9%.

Obecne przepisy nie zakładają zróżnicowania stawek podatkowych dla przyszłych okresów. Często występujące różnice w opiniach, co do interpretacji prawnej przepisów podatkowych zarówno wewnątrz organów państwowych, jak i pomiędzy organami państwowymi i przedsiębiorstwami, powodują powstanie obszarów niepewności i konfliktów. Zjawiska te powodują, że ryzyko podatkowe w Polsce jest znacząco wyższe niż istniejące zwykle w krajach o bardziej rozwiniętym systemie podatkowym. Rozliczenia podatkowe mogą być przedmiotem kontroli przez okres pięciu lat, począwszy od końca roku, w którym nastąpiła zapłata podatku. W wyniku przyszłych kontroli dotychczasowe rozliczenia podatkowe Grupy mogą zostać powiększone o dodatkowe zobowiązania podatkowe.

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 |
|--|--|--|
| Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających | 1,2 | (1,7) |
| Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ¹⁾ | 0,2 | 1,0 |
| Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach | 1,4 | (0,7) |

¹⁾ Pozycja prezentowana w ramach kapitału własnego, jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Aktywa i zobowiązania z tytułu podatku odroczonego podlegają kompensacie na poziomie sprawozdań finansowych każdej spółki z Grupy i w związku z tym w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|--------------|--------------|
| Aktywa z tytułu podatku odroczonego | 657,9 | 648,6 |
| Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego | (50,4) | (53,1) |
| Razem | 607,5 | 595,5 |

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

| 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | 1/01/2026 | Ujęte w wynik | Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach | Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego | Sprzedaż jednostki zależnej | 31/03/2026 |
|--|--------------|------------------|--|--|-----------------------------------|--------------|
| Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego: | | | | | | |
| Niefinansowe aktywa trwałe | 265,5 | (6,8) | - | 0,2 | (0,1) | 258,8 |
| Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu | (19,3) | (1,1) | - | - | (1,4) | (21,8) |
| Pozostałe rezerwy i zobowiązania | 57,7 | 6,9 | - | - | (0,7) | 63,9 |
| Zapasy | (3,7) | 0,2 | - | - | - | (3,5) |
| Należności leasingowe | (2,3) | 0,8 | - | - | 1,9 | 0,4 |
| Należności handlowe | 0,9 | (1,7) | - | - | - | (0,8) |
| Rezerwy na świadczenia pracownicze | 115,5 | 0,5 | - | - | (1,1) | 114,9 |
| Pozostałe | 36,8 | 2,0 | 1,2 | - | - | 40,0 |
| Niewykorzystane straty podatkowe | 144,4 | 14,9 | - | - | (3,7) | 155,6 |
| Razem | 595,5 | 15,7 | 1,2 | 0,2 | (5,1) | 607,5 |

| 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | 1/01/2025 | Ujęte w wynik | Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach | Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego | 31/03/2025 |
|--|--------------|---------------|--|---|--------------|
| Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego: | | | | | |
| Niefinansowe aktywa trwałe | 329,2 | (14,1) | - | 1,1 | 316,2 |
| Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu | (5,1) | (4,4) | - | (0,1) | (9,6) |
| Pozostałe rezerwy i zobowiązania | 66,7 | 1,1 | - | - | 67,8 |
| Zapasy | (5,2) | (0,1) | - | - | (5,3) |
| Należności leasingowe | (2,3) | - | - | - | (2,3) |
| Należności handlowe | 3,1 | (1,0) | - | - | 2,1 |
| Rezerwy na świadczenia pracownicze | 114,2 | 0,3 | - | - | 114,5 |
| Pozostałe | 30,2 | 3,9 | (1,7) | - | 32,4 |
| Niewykorzystane straty podatkowe | 63,8 | 26,8 | - | - | 90,6 |
| Razem | 594,6 | 12,5 | (1,7) | 1,0 | 606,4 |

Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych i kosztów finansowania dłużnego

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych i kosztów finansowania dłużnego, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 marca 2026 roku

| Rok | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | Razem |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| Niewykorzystane straty podatkowe | 142,5 | 367,0 | 262,9 | 46,5 | 818,9 |
| Koszty finansowania dłużnego | 33,8 | 89,1 | - | - | 122,9 |
| Razem | 176,3 | 456,1 | 262,9 | 46,5 | 941,8 |

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych i kosztów finansowania dłużnego, od których ujęto na dzień 31 grudnia 2025 roku aktywa z tytułu podatku odroczonego

| Rok | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Razem |
|----------------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Niewykorzystane straty podatkowe | 5,7 | 159,9 | 372,1 | 222,2 | 759,9 |
| Koszty finansowania dłużnego | - | 33,8 | 89,1 | - | 122,9 |
| Razem | 5,7 | 193,7 | 461,2 | 222,2 | 882,8 |

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Straty podatkowe i koszty finansowania dłużnego nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku wynika ze strat podatkowych od następujących spółek:

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|-------------|--------------|
| PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji | 46,3 | 115,5 |
| PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. | 26,9 | 26,9 |
| AWT CFT a.s. | 3,6 | 3,7 |
| PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji | 3,7 | 3,7 |
| Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. | 1,5 | 1,5 |
| PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. | 0,1 | 0,1 |
| Razem | 82,1 | 151,4 |

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych i kosztów finansowania dłużnego, od których nie ujęto na dzień 31 marca 2026 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

| Rok | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | Razem |
|----------------------------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|
| Niewykorzystane straty podatkowe | 49,7 | 1,8 | 2,5 | 21,6 | 6,4 | 0,1 | 82,1 |
| Koszty finansowania dłużnego | 10,5 | - | - | - | - | - | 10,5 |
| Razem | 60,2 | 1,8 | 2,5 | 21,6 | 6,4 | 0,1 | 92,6 |

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych i kosztów finansowania dłużnego, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2025 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

| Rok | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Razem |
|----------------------------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|--------------|
| Niewykorzystane straty podatkowe | 72,7 | 46,5 | 1,6 | 2,6 | 21,6 | 6,4 | 151,4 |
| Koszty finansowania dłużnego | - | 10,5 | - | - | - | - | 10,5 |
| Razem | 72,7 | 57,0 | 1,6 | 2,6 | 21,6 | 6,4 | 161,9 |

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych oraz leasingu. Umowy kredytów zawierane były głównie na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR. Umowy leasingu zawarte są w PLN, EUR, CZK i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

W ramach pozycji zobowiązań z tytułu zadłużenia Grupa prezentuje również otrzymane środki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych przeznaczone na wypłatę odpraw i innych świadczeń dla pracowników objętych zwolnieniami grupowymi. Jednostka dominująca posiada zastaw rejestrowy na wagonach stanowiący zabezpieczenie spłaty zobowiązań z tytułu kredytu bankowego, którego wartość zobowiązań pozostała do spłaty na dzień 31 marca 2026 roku wynosiła 53,3 milionów złotych. Zobowiązania wynikające z przedmiotowego kredytu podlegają regularnej spłacie. Zobowiązania wynikające z pozostałych kredytów bankowych zawartych przez Jednostkę dominującą oraz PKP CARGOTABOR nie są zabezpieczone na majątku i nie mogą być aktualnie regulowane, z uwagi na objęcie układem. Zobowiązania wynikające z kredytów bankowych zawartych przez pozostałe spółki z Grupy podlegają regularnej spłacie. Łączna wartość bilansowa zobowiązań Grupy z tytułu kredytów bankowych podlegających spłacie wynosi na dzień 31 marca 2026 roku 60,1 milionów złotych.

Poza zobowiązaniami powstałymi przed dniem otwarcia postępowań restrukturyzacyjnych, które z uwagi na ich objęcie układem nie mogą podlegać spłacie, zgodnie z art. 252 Prawa restrukturyzacyjnego, Grupa nie posiada innych istotnych zobowiązań z tytułu kredytów, w przypadku których nie wywiązała się z płatności na dzień 31 marca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku.

Pozycje w walutach

| 31/03/2026 | W walucie funkcjonalnej | | W walucie obcej | | | Razem |
|--|-------------------------|--------------|-----------------|------------|----------------|-------|
| | PLN | EUR | CZK | HUF | | |
| Kredyty bankowe i pożyczki | 918,2 | 444,1 | - | - | 1 362,3 | |
| Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP | 85,9 | - | - | - | 85,9 | |
| Leasing | 1 122,1 | 14,5 | 19,7 | 0,3 | 1 156,6 | |
| Razem | 2 126,2 | 458,6 | 19,7 | 0,3 | 2 604,8 | |

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

| 31/12/2025 | W walucie funkcjonalnej PLN | W walucie obcej | | | Razem |
|--|-----------------------------|-----------------|-------------|------------|----------------|
| | | EUR | CZK | HUF | |
| Kredyty bankowe i pożyczki | 923,6 | 439,5 | - | - | 1 363,1 |
| Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP | 87,0 | - | - | - | 87,0 |
| Leasing | 1 227,6 | 16,7 | 16,7 | 0,2 | 1 261,2 |
| Razem | 2 238,2 | 456,2 | 16,7 | 0,2 | 2 711,3 |

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

| 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | Kredyty bankowe i pożyczki | Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP | Leasing | Razem |
|--|----------------------------|--|----------------|----------------|
| 1/01/2026 | 1 363,1 | 87,0 | 1 261,2 | 2 711,3 |
| Zaciągnięcie nowych zobowiązań | - | - | 11,7 | 11,7 |
| Modyfikacje istniejących umów | - | - | 8,3 | 8,3 |
| Leasing zwrotny | - | - | 6,9 | 6,9 |
| Naliczenie odsetek | 1,0 | 1,7 | 13,1 | 15,8 |
| Płatności z tytułu zadłużenia, w tym: | | | | |
| Spłaty kapitału | (7,3) | (2,5) | (44,8) | (54,6) |
| Zapłacone odsetki | (0,8) | (0,3) | (12,2) | (13,3) |
| Kompensata | - | - | (2,7) | (2,7) |
| Różnice kursowe ujęte w wyniku i pozostałych całkowitych dochodach | 6,2 | - | 0,2 | 6,4 |
| Różnice kursowe z przeliczenia | 0,1 | - | 0,1 | 0,2 |
| Sprzedaż jednostki zależnej | - | - | (85,2) | (85,2) |
| 31/03/2026 | 1 362,3 | 85,9 | 1 156,6 | 2 604,8 |
| Długoterminowe | 385,5 | - | 842,2 | 1 227,7 |
| Krótkoterminowe | 976,8 | 85,9 | 314,4 | 1 377,1 |
| Razem | 1 362,3 | 85,9 | 1 156,6 | 2 604,8 |

| 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | Kredyty bankowe i pożyczki | Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP | Leasing | Razem |
|--|----------------------------|--|----------------|----------------|
| 1/01/2025 | 1 380,6 | 71,8 | 1 380,2 | 2 832,6 |
| Zaciągnięcie nowych zobowiązań | - | 10,2 | - | 10,2 |
| Modyfikacje istniejących umów | - | - | 26,4 | 26,4 |
| Naliczenie odsetek | 11,0 | 2,0 | 18,9 | 31,9 |
| Płatności z tytułu zadłużenia, w tym: | | | | |
| Spłaty kapitału | (7,2) | (0,1) | (46,7) | (54,0) |
| Zapłacone odsetki | (1,5) | - | (18,4) | (19,9) |
| Kompensata | - | - | (1,0) | (1,0) |
| Różnice kursowe ujęte w wyniku i pozostałych całkowitych dochodach | (8,8) | - | (0,6) | (9,4) |
| Różnice kursowe z przeliczenia | (0,3) | - | (0,7) | (1,0) |
| 31/03/2025 | 1 373,8 | 83,9 | 1 358,1 | 2 815,8 |
| Długoterminowe | 625,3 | - | 1 086,7 | 1 712,0 |
| Krótkoterminowe | 748,5 | 83,9 | 271,4 | 1 103,8 |
| Razem | 1 373,8 | 83,9 | 1 358,1 | 2 815,8 |

Pozostałe kwoty z tytułu umów leasingu ujęte w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów:

| Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów | | 31/03/2026 | 31/03/2025 |
|--|-------------------------------------|------------|------------|
| Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego | Przychody z tytułu umów z klientami | 10,9 | 11,4 |
| Koszty z tytułu leasingu krótkoterminowego | Pozostałe usługi | (14,6) | (10,5) |

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Warunki umów kredytowych

Podpisane z bankami umowy nakładają na Grupę zobowiązania natury prawno-finansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wykonania ww. zobowiązań określonych w umowach kredytowych zawartych przez Grupę są: wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia. Wyżej wymienione wskaźniki kalkulowane są w oparciu o dane zawarte w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL.

W zależności od umowy zawartej przez spółki z Grupy weryfikacja spełniania warunków umów kredytowych następuje w cyklach kwartalnych, półrocznych lub na koniec każdego roku obrotowego. Na dzień 31 marca 2026 roku weryfikacja dotyczyła umów kredytowych zawartych przez Jednostkę dominującą oraz PKP CARGO INTERNATIONAL.

Wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA określa poziom zadłużenia finansowego pomniejszonego o środki pieniężne w relacji do generowanej EBITDA i kalkulowany jest z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16. Maksymalna dopuszczalna wartość wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA w zależności od umowy jest ustanowiona w przedziale 2,25-4,5. W przypadku wybranych umów istnieje również obowiązek spełnienia wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA oraz zadłużenia ogółem kalkulowanych w oparciu o parametry prognozowane.

Wskaźnik ogólnego zadłużenia w umowach kredytowych zdefiniowany jest jako stosunek zobowiązań ogółem (z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16) do sumy bilansowej (z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16) i jego wartość nie może przekroczyć 60%.

Na dzień 31 marca 2026 roku warunki określone w umowach kredytowych zawartych przez Jednostkę dominującą nie zostały spełnione. Z uwagi na otwarcie w dniu 25 lipca 2024 roku postępowania sanacyjnego wobec PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nie spełnienie ww. wskaźników finansowych nie wiąże się z wypowiedzeniem umów kredytowych, których one dotyczą.

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

| Rodzaj kredytu | Nazwa banku | Okres dostępności | Waluta umowy | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|----------------------------|---------------|-------------------|--------------|-------------|-------------|
| Kredyt w rachunku bieżącym | ING Bank N.V. | 22/11/2028 | EUR | 12,9 | 12,7 |
| Razem | | | | 12,9 | 12,7 |

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|--|------------|------------|
| Kapitał zakładowy składa się z: | | |
| Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane | 44,8 | 44,8 |

Na dzień 31 marca 2026 roku oraz na dzień 31 grudnia 2025 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 1 złoty każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu i posiadają prawo do dywidendy.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Zgodnie ze statutem Jednostki dominującej PKP S.A. posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej Jednostki dominującej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej powiększonej o jeden. PKP S.A. przysługuje osobiste uprawnienie do wyznaczenia przewodniczącego Rady Nadzorczej, jak i określenia liczby Członków Rady Nadzorczej. Dodatkowo w przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazania kandydatów na Prezesa Zarządu Jednostki dominującej. Uprawnienia osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy, gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Jednostki dominującej.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2026 roku oraz 31 marca 2025 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym oraz kapitale zapasowym Jednostki dominującej.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|--------------|--------------|
| Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych | 104,5 | 147,6 |
| Lokaty bankowe do 3 miesięcy | 282,6 | 282,5 |
| Razem | 387,1 | 430,1 |
| <i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i> | <i>29,7</i> | <i>30,3</i> |

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach VAT oraz rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów i gwarancji.

5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

| 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | Tabor kolejowy | Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe | | | | | Razem |
|--|-------------------|----------------------------------|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------------|----------------|
| | | Nieruchomości | Urządzenia techniczne i maszyny | Środki transportu | Inne środki trwałe | Środki trwałe w budowie | |
| Wartość brutto | | | | | | | |
| 1/01/2026 | 7 626,9 | 970,5 | 497,1 | 124,2 | 47,7 | 62,1 | 1 701,6 |
| <i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i> | | | | | | | |
| Naprawy okresowe taboru | - | - | - | - | - | 77,5 | 77,5 |
| Pozostałe nabycie | - | - | - | - | - | 2,7 | 2,7 |
| Wykup przedmiotu leasingu | - | - | 1,4 | 0,1 | - | - | 1,5 |
| Rozliczenie środków trwałych w budowie | 72,3 | - | 0,6 | 0,5 | 0,1 | (73,5) | (72,3) |
| Sprzedaż (w tym leasing zwrotny) | (7,4) | - | - | (0,9) | - | - | (0,9) |
| Likwidacja | (51,7) | (0,1) | (4,9) | - | (0,2) | - | (5,2) |
| Przeklasyfikowanie do APS | (355,5) | (13,3) | - | - | - | - | (13,3) |
| Różnice kursowe z przeliczenia | 1,5 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | - | 0,1 | 0,7 |
| Pozostałe | - | - | (0,2) | - | (0,1) | - | (0,3) |
| Sprzedaż jednostki zależnej | - | (20,0) | (3,3) | (0,7) | (1,1) | (3,0) | (28,1) |
| 31/03/2026 | 7 286,1 | 937,5 | 490,8 | 123,3 | 46,4 | 65,9 | 1 663,9 |
| Skumulowane umorzenie | | | | | | | |
| 1/01/2026 | (3 322,9) | (419,1) | (412,5) | (103,2) | (42,1) | - | (976,9) |
| <i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i> | | | | | | | |
| Koszty amortyzacji | (64,9) | (5,9) | (3,4) | (1,2) | (0,1) | - | (10,6) |
| Wykup przedmiotu leasingu | - | - | (0,9) | (0,1) | - | - | (1,0) |
| Sprzedaż (w tym leasing zwrotny) | 0,3 | - | - | 0,8 | - | - | 0,8 |
| Likwidacja | 47,4 | 0,1 | 4,9 | - | 0,2 | - | 5,2 |
| Przeklasyfikowanie do APS | 238,6 | 4,9 | - | - | - | - | 4,9 |
| Różnice kursowe z przeliczenia | (0,1) | (0,2) | (0,1) | (0,1) | - | - | (0,4) |
| Pozostałe | - | (0,1) | (0,1) | - | - | - | (0,2) |
| Sprzedaż jednostki zależnej | - | 8,8 | 2,7 | 0,6 | 0,4 | - | 12,5 |
| 31/03/2026 | (3 101,6) | (411,5) | (409,4) | (103,2) | (41,6) | - | (965,7) |
| Skumulowana utrata wartości | | | | | | | |
| 1/01/2026 | (1 990,8) | (61,2) | (42,3) | (4,2) | (3,6) | (2,3) | (113,6) |
| <i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i> | | | | | | | |
| Wykorzystanie odpisu | 4,3 | - | - | - | - | - | - |
| Przeklasyfikowanie do APS | 67,1 | - | - | - | - | - | - |
| Różnice kursowe z przeliczenia | (2,3) | - | - | - | - | - | - |
| 31/03/2026 | (1 921,7) | (61,2) | (42,3) | (4,2) | (3,6) | (2,3) | (113,6) |
| Wartość netto | | | | | | | |
| 1/01/2026 | 2 313,2 | 490,2 | 42,3 | 16,8 | 2,0 | 59,8 | 611,1 |
| 31/03/2026 | 2 262,8 | 464,8 | 39,1 | 15,9 | 1,2 | 63,6 | 584,6 |

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

| 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | Tabor kolejowy | Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe | | | | | Razem |
|---|-------------------|----------------------------------|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------------|----------------|
| | | Nieruchomości | Urządzenia techniczne i maszyny | Środki transportu | Inne środki trwałe | Środki trwałe w budowie | |
| Wartość brutto | | | | | | | |
| 1/01/2025 | 7 929,0 | 1 044,1 | 499,3 | 122,4 | 47,1 | 92,0 | 1 804,9 |
| <i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i> | | | | | | | |
| Naprawy okresowe taboru | - | - | - | - | - | 66,4 | 66,4 |
| Pozostałe nabycie | - | - | - | - | - | 8,6 | 8,6 |
| Rozliczenie środków trwałych w budowie | 71,4 | 0,1 | 0,3 | - | - | (71,8) | (71,4) |
| Sprzedaż | - | - | (0,1) | (0,5) | - | - | (0,6) |
| Likwidacja | (36,9) | (0,2) | (0,6) | - | - | - | (0,8) |
| Różnice kursowe z przeliczenia | (10,7) | (2,3) | (0,7) | (0,6) | - | (0,2) | (3,8) |
| 31/03/2025 | 7 952,8 | 1 041,7 | 498,2 | 121,3 | 47,1 | 95,0 | 1 803,3 |
| Skumulowane umorzenie | | | | | | | |
| 1/01/2025 | (3 608,1) | (412,5) | (407,3) | (100,1) | (41,8) | - | (961,7) |
| <i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i> | | | | | | | |
| Koszty amortyzacji | (48,3) | (7,0) | (3,8) | (1,3) | (0,1) | - | (12,2) |
| Sprzedaż | - | - | 0,1 | 0,5 | - | - | 0,6 |
| Likwidacja | 36,8 | 0,1 | 0,6 | - | - | - | 0,7 |
| Różnice kursowe z przeliczenia | 4,2 | 0,8 | 0,4 | 0,5 | - | - | 1,7 |
| Pozostałe | - | 0,4 | 1,0 | 0,1 | 0,1 | - | 1,6 |
| 31/03/2025 | (3 615,4) | (418,2) | (409,0) | (100,3) | (41,8) | - | (969,3) |
| Skumulowana utrata wartości | | | | | | | |
| 1/01/2025 | (2 182,1) | (58,5) | (41,6) | (3,7) | (3,6) | (2,3) | (109,7) |
| <i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i> | | | | | | | |
| Pozostałe | - | 10,0 | (0,7) | - | - | (4,7) | 4,6 |
| Różnice kursowe z przeliczenia | 2,0 | - | - | - | - | - | - |
| 31/03/2025 | (2 180,1) | (48,5) | (42,3) | (3,7) | (3,6) | (7,0) | (105,1) |
| Wartość netto | | | | | | | |
| 1/01/2025 | 2 138,8 | 573,1 | 50,4 | 18,6 | 1,7 | 89,7 | 733,5 |
| 31/03/2025 | 2 157,3 | 575,0 | 46,9 | 17,3 | 1,7 | 88,0 | 728,9 |

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

| 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | Tabor kolejowy | Nieruchomości | Urządzenia techniczne i maszyny | Środki transportu | Inne środki trwałe | Razem |
|--|-------------------|----------------|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|----------------|
| Wartość brutto | | | | | | |
| 1/01/2026 | 818,9 | 909,1 | 69,4 | 23,8 | 1,9 | 1 823,1 |
| <i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i> | | | | | | |
| Nowe umowy leasingu | - | 11,6 | - | 0,1 | - | 11,7 |
| Modyfikacje umów | - | 8,2 | - | 0,3 | - | 8,5 |
| Leasing zwrotny | 6,9 | - | - | - | - | 6,9 |
| Naprawy okresowe taboru | 5,5 | - | - | - | - | 5,5 |
| Zwrot przedmiotu leasingu | - | - | - | (0,2) | - | (0,2) |
| Wykup przedmiotu leasingu | - | - | (1,4) | - | - | (1,4) |
| Likwidacje | (0,7) | - | - | - | - | (0,7) |
| Przeklasyfikowanie do APS | - | (8,4) | - | - | - | (8,4) |
| Pozostałe | - | (0,4) | - | - | - | (0,4) |
| Sprzedaż jednostki zależnej | - | (109,7) | - | (1,0) | - | (110,7) |
| 31/03/2026 | 830,6 | 810,4 | 68,0 | 23,0 | 1,9 | 1 733,9 |
| Skumulowane umorzenie | | | | | | |
| 1/01/2026 | (128,9) | (370,2) | (28,1) | (12,5) | (1,3) | (541,0) |
| <i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i> | | | | | | |
| Koszty amortyzacji | (11,4) | (16,5) | (2,0) | (0,8) | (0,1) | (30,8) |
| Zwrot przedmiotu leasingu | - | - | - | 0,1 | - | 0,1 |
| Wykup przedmiotu leasingu | - | - | 0,9 | - | - | 0,9 |
| Likwidacja | 0,7 | - | - | - | - | 0,7 |
| Przeklasyfikowanie do APS | - | 0,9 | - | - | - | 0,9 |
| Pozostałe | - | (0,1) | - | - | - | (0,1) |
| Różnice kursowe z przeliczenia | - | (0,1) | - | - | - | (0,1) |
| Sprzedaż jednostki zależnej | - | 42,9 | - | 1,0 | - | 43,9 |
| 31/03/2026 | (139,6) | (343,1) | (29,2) | (12,2) | (1,4) | (525,5) |
| Skumulowana utrata wartości | | | | | | |
| 1/01/2026 | - | (18,1) | (6,1) | - | - | (24,2) |
| <i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i> | | | | | | |
| Pozostałe | - | 0,3 | - | - | - | 0,3 |
| 31/03/2026 | - | (17,8) | (6,1) | - | - | (23,9) |
| Wartość netto | | | | | | |
| 1/01/2026 | 690,0 | 520,8 | 35,2 | 11,3 | 0,6 | 1 257,9 |
| 31/03/2026 | 691,0 | 449,5 | 32,7 | 10,8 | 0,5 | 1 184,5 |

5.2 Prawa do użytkowania aktywów (cd.)

| 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | Tabor kolejowy | Nieruchomości | Urządzenia techniczne i maszyny | Środki transportu | Inne środki trwałe | Razem |
|--|-------------------|----------------|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|----------------|
| Wartość brutto | | | | | | |
| 1/01/2025 | 814,3 | 909,3 | 67,9 | 24,1 | 2,3 | 1 817,9 |
| <i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i> | | | | | | |
| Modyfikacje umów | - | 22,1 | 4,3 | - | - | 26,4 |
| Naprawy okresowe taboru | 0,2 | - | - | - | - | 0,2 |
| Zwrot przedmiotu leasingu | - | (0,7) | - | (0,2) | - | (0,9) |
| Pozostałe | - | (0,2) | - | - | - | (0,2) |
| Różnice kursowe z przeliczenia | (0,2) | (0,4) | (0,2) | (0,1) | - | (0,9) |
| 31/03/2025 | 814,3 | 930,1 | 72,0 | 23,8 | 2,3 | 1 842,5 |
| Skumulowane umorzenie | | | | | | |
| 1/01/2025 | (84,5) | (319,5) | (20,1) | (9,5) | (1,9) | (435,5) |
| <i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i> | | | | | | |
| Koszty amortyzacji | (11,1) | (18,4) | (2,3) | (0,9) | (0,1) | (32,8) |
| Zwrot przedmiotu leasingu | - | 0,7 | - | 0,2 | - | 0,9 |
| Różnice kursowe z przeliczenia | - | 0,1 | 0,1 | - | - | 0,2 |
| 31/03/2025 | (95,6) | (337,1) | (22,3) | (10,2) | (2,0) | (467,2) |
| Skumulowana utrata wartości | | | | | | |
| 1/01/2025 | - | (11,1) | - | - | - | (11,1) |
| <i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i> | | | | | | |
| Pozostałe | - | (4,6) | - | - | - | (4,6) |
| 31/03/2025 | - | (15,7) | - | - | - | (15,7) |
| Wartość netto | | | | | | |
| 1/01/2025 | 729,8 | 578,7 | 47,8 | 14,6 | 0,4 | 1 371,3 |
| 31/03/2025 | 718,7 | 577,3 | 49,7 | 13,6 | 0,3 | 1 359,6 |

5.3 Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży

Zmiana stanu aktywów trwałych klasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży (APS)

| 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | Tabor kolejowy | Nieruchomości | Razem |
|---|----------------|---------------|---------------|
| Wartość brutto | | | |
| 1/01/2026 | 39,3 | 74,6 | 113,9 |
| <i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i> | | | |
| Przeklasyfikowanie aktywów do grupy APS | 50,2 | 15,9 | 66,1 |
| Sprzedaż | (21,5) | - | (21,5) |
| 31/03/2026 | 68,0 | 90,5 | 158,5 |

| 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | Tabor kolejowy | Nieruchomości | Razem |
|--|----------------|---------------|--------------|
| Wartość brutto | | | |
| 1/01/2025 | - | 0,3 | 0,3 |
| <i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i> | | | |
| Sprzedaż | - | (0,3) | (0,3) |
| 31/03/2025 | - | - | - |

W okresie 3 miesięcy zakończonych 31 marca 2026 roku Jednostka dominująca dokonała sprzedaży 1.567 sztuk wagonów klasyfikowanych na dzień 31 grudnia 2025 roku jako przeznaczone do sprzedaży o wartości księgowej 21,5 milionów złotych, za łączną cenę 26,9 milionów złotych netto. Pozostałe wagony klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży na dzień 31 grudnia 2025 roku, o wartości netto 17,9 milionów złotych zostały sprzedane w miesiącu kwietniu 2026 roku za łączną cenę 22,6 milionów złotych netto.

5.3 Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży (cd.)

Ponadto w okresie 3 miesięcy zakończonych 31 marca 2026 roku Jednostka dominująca dokonała przeklasyfikowania do pozycji aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży:

- 337 sztuk lokomotyw o wartości księgowej 50,2 milionów złotych;
- prawa wieczystego użytkowania nieruchomości gruntowej wraz z prawem własności budynków i budowli zlokalizowanej w Warszawie o wartości netto 15,4 milionów złotych,

co opisano w **Nocie 1.3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

5.4 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

| | Wartość bilansowa | |
|---|-------------------|-------------|
| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
| COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o. | 2,0 | 1,4 |
| Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o. | 11,5 | 9,2 |
| Transgaz S.A. | 2,1 | 2,1 |
| PKP CARGO CONNECT GmbH | 2,5 | 2,5 |
| PKP CARGO INTERNATIONAL SK s.r.o. | 2,2 | 2,2 |
| PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o. | 1,7 | 4,2 |
| Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. | - | - |
| Razem | 22,0 | 21,6 |

5.5 Zapasy

Struktura zapasów

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Zapasy strategiczne | 39,0 | 36,4 |
| Tabor przeznaczony na części zamienne | 1,4 | 2,2 |
| Pozostałe zapasy | 110,5 | 112,3 |
| Odpisy aktualizujące | (6,5) | (6,5) |
| Razem | 144,4 | 144,4 |

5.6 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|--------------------------------|--------------|--------------|
| Należności handlowe | 692,4 | 660,7 |
| Odpis aktualizujący należności | (139,2) | (139,9) |
| Razem | 553,2 | 520,8 |
| Aktywa długoterminowe | 0,2 | 1,9 |
| Aktywa krótkoterminowe | 553,0 | 518,9 |
| Razem | 553,2 | 520,8 |

5.7 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|--|--------------|--------------|
| Aktywa finansowe | | |
| Udziały w jednostkach nienotowanych | 19,4 | 19,4 |
| Aktywa niefinansowe | | |
| Koszty rozliczane w czasie | | |
| Przedpłaty na zakup energii elektrycznej | 37,1 | 23,1 |
| Ubezpieczenia | 8,0 | 8,9 |
| Usługi informatyczne | 4,1 | 5,4 |
| Wykup świadczeń przejazdowych | 8,4 | 7,7 |
| Pozostałe koszty rozliczane w czasie | 5,0 | 3,1 |
| Nieruchomości inwestycyjne | 4,6 | 4,7 |
| Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych | 2,5 | 3,7 |
| Inne | 2,0 | 4,3 |
| Pozostałe należności | | |
| Rozrachunki z tytułu podatku VAT | 45,5 | 51,1 |
| Rozrachunki z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje) | 22,0 | 20,3 |
| Należności z tytułu podatku dochodowego | 1,3 | 1,1 |
| Inne | 7,3 | 5,3 |
| Aktywa niematerialne | | |
| Licencje | 13,5 | 14,4 |
| Inne aktywa niematerialne | 1,7 | 0,7 |
| Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania | 5,5 | 7,2 |
| Razem | 187,9 | 180,4 |
| Aktywa długoterminowe | 47,1 | 49,0 |
| Aktywa krótkoterminowe | 140,8 | 131,4 |
| Razem | 187,9 | 180,4 |

5.8 Zobowiązania handlowe

Struktura zobowiązań handlowych

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług | 1 117,0 | 1 086,9 |
| Zobowiązania z tytułu odsetek | 88,9 | 86,9 |
| Rozliczenia międzyokresowe bierne | 78,1 | 44,4 |
| Razem | 1 284,0 | 1 218,2 |
| Zobowiązania długoterminowe | 1,7 | 1,6 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 1 282,3 | 1 216,6 |
| Razem | 1 284,0 | 1 218,2 |

5.9 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|--------------|--------------|
| Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego | 122,3 | 126,1 |
| Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości | 8,8 | 12,2 |
| Pozostałe | 10,0 | 10,6 |
| Razem | 141,1 | 148,9 |
| Zobowiązania długoterminowe | 6,5 | 6,9 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 134,6 | 142,0 |
| Razem | 141,1 | 148,9 |

5.10 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|--------------|--------------|
| Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia | | |
| Odprawy emerytalne i rentowe | 141,0 | 149,5 |
| Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów | 203,5 | 203,8 |
| Świadczenia przejazdowe | 22,8 | 22,9 |
| Odprawy pośmiertne | 4,0 | 4,3 |
| Pozostałe świadczenia pracownicze | | |
| Nagrody jubileuszowe | 175,5 | 179,4 |
| Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie) | 60,4 | 47,0 |
| Razem | 607,2 | 606,9 |
| Rezerwy długoterminowe | 475,7 | 484,2 |
| Rezerwy krótkoterminowe | 131,5 | 122,7 |
| Razem | 607,2 | 606,9 |

5.11 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|----------------------------|-------------|-------------|
| Rezerwa na rekultywację | 3,4 | 3,4 |
| Rezerwa restrukturyzacyjna | 18,1 | 20,5 |
| Inne rezerwy | 12,9 | 17,4 |
| Razem | 34,4 | 41,3 |
| Rezerwy długoterminowe | 12,3 | 12,9 |
| Rezerwy krótkoterminowe | 22,1 | 28,4 |
| Razem | 34,4 | 41,3 |

5.12 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|--------------|--------------|
| Zobowiązania finansowe | | |
| Cash pool | 14,3 | 14,3 |
| Pozostałe zobowiązania | | |
| Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje) | 43,5 | 41,5 |
| Zobowiązania publicznoprawne | 196,1 | 203,1 |
| Rozrachunki z pracownikami | 92,7 | 96,8 |
| Rozliczenia z tytułu VAT | 236,2 | 230,8 |
| Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego | 3,6 | 6,3 |
| Pozostałe rozrachunki ¹⁾ | 109,2 | 103,2 |
| Razem | 695,6 | 696,0 |
| Zobowiązania długoterminowe | 0,1 | 0,8 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 695,5 | 695,2 |
| Razem | 695,6 | 696,0 |

¹⁾ Pozycja pozostałych rozrachunków obejmuje rozrachunki z tytułu odpisu na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych w wysokości 96,4 milionów złotych na dzień 31 marca 2026 roku oraz 87,9 milionów złotych na dzień 31 grudnia 2025 roku.

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

| Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy | Nota | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|----------|--------------|--------------|
| Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody | | | |
| Inwestycje w instrumenty kapitałowe | Nota 5.7 | 19,4 | 19,4 |
| Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu | | | |
| Należności handlowe | Nota 5.6 | 553,2 | 520,8 |
| Należności z tytułu sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych | Nota 5.7 | 2,0 | - |
| Należności z tytułu sprzedaży udziałów | Nota 5.7 | - | 0,1 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | Nota 4.3 | 387,1 | 430,1 |
| Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9 | | 0,3 | 10,2 |
| Razem | | 962,0 | 980,6 |

| Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy | Nota | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|-----------|----------------|----------------|
| Instrumenty finansowe zabezpieczające | | | |
| Kredyty bankowe i pożyczki | Nota 4.1 | 427,2 | 422,7 |
| Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu | | | |
| Kredyty bankowe | Nota 4.1 | 935,1 | 940,4 |
| Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP | Nota 4.1 | 85,9 | 87,0 |
| Zobowiązania handlowe | Nota 5.8 | 1 284,0 | 1 218,2 |
| Zobowiązania inwestycyjne | Nota 5.9 | 141,1 | 148,9 |
| Cash pool | Nota 5.12 | 14,3 | 14,3 |
| Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9 | Nota 4.1 | 1 156,6 | 1 261,2 |
| Razem | | 4 044,2 | 4 092,7 |

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2026 roku do 31 marca 2026 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 marca 2026 roku Grupa ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 31 marca 2026 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 99,6 milionów EUR, stanowiąca równowartość 427,2 milionów złotych.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 marca 2026 roku oraz 31 grudnia 2025 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były inwestycje w instrumenty kapitałowe.

| | 31/03/2026 | | 31/12/2025 | |
|--|------------|----------|------------|----------|
| | Poziom 2 | Poziom 3 | Poziom 2 | Poziom 3 |
| Aktywa | | | | |
| Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych | - | 19,4 | - | 19,4 |

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Inwestycje w instrumenty kapitałowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 18,6 milionów złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonej metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (według niezależnego doradcy 1,5 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.

b) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia ich wartości godziwej. W ocenie Grupy, w przypadku aktywów finansowych oraz części zobowiązań finansowych, które nie są objęte postępowaniem restrukturyzacyjnym Jednostki dominującej i spółki PKP CARGOTABOR, ich wartość godziwa nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej. W odniesieniu do zobowiązań objętych postępowaniem restrukturyzacyjnym Grupa odstąpiła od ujawnienia ich wartości godziwej z uwagi na fakt, że nie jest w stanie wiarygodnie jej ustalić. Brak możliwości wiarygodnego oszacowania wartości godziwej wynika w szczególności z:

- braku aktywnego rynku dla tego typu zobowiązań oraz brak obserwowalnych danych wejściowych umożliwiających zastosowanie technik wyceny zgodnych z MSSF 13,
- braku przedstawienia ostatecznych propozycji układowych wierzycielom, ani sądowi oraz
- występującej niepewności, co do ostatecznych warunków restrukturyzacji zobowiązań, w tym poziomu ewentualnych redukcji zobowiązań (haircut), harmonogramów spłat oraz innych kluczowych parametrów układu.

W związku z powyższym Grupa uznała, że jakakolwiek próba oszacowania wartości godziwej wymagałaby przyjęcia szeregu wysoce subiektywnych i nieweryfikowalnych założeń, co skutkowałoby brakiem wiarygodności takiej wyceny.

Na dzień 31 marca 2026 roku i 31 grudnia 2025 roku wartość bilansowa zobowiązań finansowych objętych postępowaniami restrukturyzacyjnymi Jednostki dominującej oraz PKP CARGOTABOR stanowi najlepsze dostępne przybliżenie ich wartości ekonomicznej na ten moment.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2026 roku oraz 31 marca 2025 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Przychody, koszty, zyski i straty zawarte w skonsolidowanym sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

| 3 miesiące zakończony 31/03/2026 | Instrumenty finansowe zabezpieczające | Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu | Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9 | Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu | Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9 | Razem |
|---|---------------------------------------|--|---|--|---|---------------|
| Przychody / (koszty) z tytułu odsetek | (0,3) | 3,0 | - | (3,6) | (13,1) | (14,0) |
| Różnice kursowe | - | 2,4 | (0,2) | (1,1) | - | 1,1 |
| Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości | - | 1,2 | - | - | - | 1,2 |
| Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych | (0,2) | - | - | - | - | (0,2) |
| Zysk / (strata) brutto | (0,5) | 6,6 | (0,2) | (4,7) | (13,1) | (11,9) |
| Zmiana wyceny | (6,3) | - | - | - | - | (6,3) |
| Pozostałe całkowite dochody | (6,3) | - | - | - | - | (6,3) |

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2026 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (0,2) miliona złotych. W okresie zakończonym dnia 31 marca 2026 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie (6,3) milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

| 3 miesiące zakończony 31/03/2025 | Instrumenty finansowe zabezpieczające | Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu | Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9 | Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu | Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9 | Razem |
|---|---------------------------------------|--|---|--|---|---------------|
| Przychody / (koszty) z tytułu odsetek | (2,8) | 4,9 | 0,2 | (10,7) | (18,9) | (27,3) |
| Różnice kursowe | - | (3,3) | 0,2 | 0,9 | 0,3 | (1,9) |
| Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości | - | (0,9) | - | - | - | (0,9) |
| Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych | (0,1) | - | - | - | - | (0,1) |
| Zysk / (strata) brutto | (2,9) | 0,7 | 0,4 | (9,8) | (18,6) | (30,2) |
| Zmiana wyceny | 8,8 | - | - | - | - | 8,8 |
| Pozostałe całkowite dochody | 8,8 | - | - | - | - | 8,8 |

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2025 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (0,1) miliona złotych. W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2025 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie 8,8 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2026 roku oraz 31 marca 2025 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Kierownik Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2026 roku oraz 31 marca 2025 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy, będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa, były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, Polska Grupa Górnicza, JSW, Orlen oraz Grupa Azoty. W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2026 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PGE.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

W okresie objętym niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa zawarła następujące transakcje handlowe z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP:

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2026 | | 31/03/2026 | |
|---|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| | Sprzedaż podmiotom powiązanym | Zakupy od podmiotów powiązanych | Należności od podmiotów powiązanych | Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych |
| Jednostka dominująca | 0,5 | 20,2 | 0,5 | 542,7 |
| Jednostki zależne / współzależne – niekonsolidowane | 0,2 | 3,3 | 0,9 | 1,2 |
| Jednostki stowarzyszone | 0,2 | 0,9 | 0,1 | 0,5 |
| Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP | 14,8 | 115,4 | 15,2 | 482,8 |

| | 3 miesiące zakończone 31/03/2025 | | 31/12/2025 | |
|---|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| | Sprzedaż podmiotom powiązanym | Zakupy od podmiotów powiązanych | Należności od podmiotów powiązanych | Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych |
| Jednostka dominująca | 0,3 | 22,2 | 1,1 | 634,7 |
| Jednostki zależne / współzależne – niekonsolidowane | 0,7 | 4,2 | 0,2 | 0,9 |
| Jednostki stowarzyszone | 2,1 | 0,7 | 0,4 | 0,3 |
| Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP | 4,0 | 89,6 | 8,8 | 433,5 |

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczyły w szczególności usług najmu i dzierżawy traktowanych jako umowy leasingowe, dostawy mediów, kosztów składek z tytułu przynależności do kolejowych organizacji międzynarodowych oraz usług w zakresie medycyny pracy.

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązanymi Grupy PKP obejmowały m.in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi kolejowymi przedsiębiorstwami przewozowymi, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały między innymi dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych.

Oprócz transakcji handlowych Grupa posiadała zobowiązania z tytułu cash pool ujawnione w [Nocie 5.12](#) niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego zaprezentowane w niniejszej notcie obejmują kwoty wypłaconych świadczeń w danym okresie.

| Wynagrodzenia Członków Zarządu | Jednostka dominująca | | Jednostki zależne | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | 3 miesiące zakończony 31/03/2026 | 3 miesiące zakończony 31/03/2025 | 3 miesiące zakończony 31/03/2026 | 3 miesiące zakończony 31/03/2025 |
| Świadczenia krótkoterminowe | 0,8 | 0,6 | 1,2 | 1,3 |
| Świadczenia po okresie zatrudnienia | - | - | 0,1 | 0,4 |
| Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy | 0,3 | 0,1 | - | 0,1 |
| Razem | 1,1 | 0,7 | 1,3 | 1,8 |

| Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej | Jednostka dominująca | | Jednostki zależne | |
|--|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | 3 miesiące zakończony 31/03/2026 | 3 miesiące zakończony 31/03/2025 | 3 miesiące zakończony 31/03/2026 | 3 miesiące zakończony 31/03/2025 |
| Świadczenia krótkoterminowe | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 |
| Razem | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 |

| Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego | Jednostka dominująca | | Jednostki zależne | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | 3 miesiące zakończony 31/03/2026 | 3 miesiące zakończony 31/03/2025 | 3 miesiące zakończony 31/03/2026 | 3 miesiące zakończony 31/03/2025 |
| Świadczenia krótkoterminowe | 1,6 | 1,7 | 4,7 | 5,3 |
| Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy | - | 0,1 | - | - |
| Razem | 1,6 | 1,8 | 4,7 | 5,3 |

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2026 roku oraz 31 marca 2025 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej, jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO, nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|--|-------------|-------------|
| Zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych | 52,9 | 38,4 |
| Razem | 52,9 | 38,4 |

Zaprezentowane wartości zobowiązań umownych odpowiadają maksymalnym możliwym do zrealizowania limitom wynikającym z zawartych umów.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

| | 31/03/2026 | 31/12/2025 |
|---|--------------|--------------|
| Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy | 109,2 | 109,3 |
| Odsetki od zobowiązań objętych postępowaniem sanacyjnym | 288,6 | 262,2 |
| Pozostałe zobowiązania warunkowe | 105,1 | 101,8 |
| Razem | 502,9 | 473,3 |

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 marca 2026 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, gwarancje celne oraz gwarancje płatności.

7.3 Zobowiązania warunkowe (cd.)

Odsetki od zobowiązań objętych postępowaniem sanacyjnym

Na dzień 31 marca 2026 roku i 31 grudnia 2025 roku w ramach zobowiązań warunkowych Grupa ujęła kwotę odsetek od zobowiązań objętych układem, naliczonych za okres od dnia otwarcia postępowań sanacyjnych Jednostki dominującej oraz PKP CARGOTABOR do dnia 31 marca 2026 roku. Grupa ocenia, że w związku z otwarciem postępowania restrukturyzacyjnego prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych związanych z koniecznością zapłaty tych odsetek jest mniej prawdopodobne niż ich zapłata.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozycja obejmuje zgłoszone w ramach postępowań sądowych (cywilnych, pracowniczych i administracyjnych) roszczenia wobec Grupy oraz pozostałe roszczenia, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych oceniane jest jako niewielkie oraz roszczenia, w przypadku których nie jest możliwe dokonanie wiarygodnego szacunku kwoty do zapłaty w przyszłości przez Grupę. Kwoty zaprezentowane w niniejszej notcie odpowiadają wartościom pełnych roszczeń zgłoszonych przez podmioty zewnętrzne. Ocena szacunku może ulec zmianie w kolejnych okresach w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych.

W okresie 2026 roku, Jednostka dominująca otrzymała decyzje i wezwania o złożenie zabezpieczenia organów celno-skarbowych w łącznej wysokości około 11,1 milionów złotych, w ramach których występuje wraz z innymi podmiotami jako podmiot ponoszący odpowiedzialność solidarną za zobowiązania celno-podatkowe za rok 2021. Odpowiedzialność Jednostki dominującej wynika z charakteru odpowiedzialności solidarnej za zobowiązania celno-podatkowe podmiotów uczestniczących w łańcuchu dostaw. Odpowiedzialność ta ma charakter gwarancyjny i co do zasady nie jest uzależniona od winy ani dochowania należytej staranności przez Jednostkę dominującą. Rola Jednostki dominującej w łańcuchu dostaw była zgodna z praktyką i rozwiązaniami stosowanymi na rynku kolejowych przewozów towarowych w Unii Europejskiej.

W przedmiotowych transakcjach Jednostka dominująca nie była importerem towaru, nie była jego właścicielem, nie była również podmiotem dokonującym zgłoszenia celnego, ani decydującym o wyborze procedury celnej. Zgłoszenia celnego w tego typu przewozach dokonuje importer/eksporter lub agencja celna ich reprezentująca, i tak też było w ww. sprawach. Czynnością związaną z formalnościami celnymi, wykonywaną przez Jednostkę dominującą w ww. sprawach, było złożenie odpowiednich deklaracji na podstawie dokumentów handlowych przekazanych przez spedytora. Działanie Jednostki dominującej polegało wyłącznie na technicznym wprowadzeniu do systemu danych otrzymanych od profesjonalnego podmiotu zajmującego się obsługą celną.

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania finansowego Jednostka dominująca analizuje zasadność i poprawność otrzymanych decyzji oraz podejmuje odpowiednie kroki prawne z tym związane, zaskarżając doręczone decyzje urzędu celnego. W ocenie Jednostki dominującej z uwagi na wczesny etap postępowań, wielość podmiotów odpowiedzialnych solidarnie, wobec których wydawane są decyzje - brak jest wystarczających podstaw do wiarygodnego oszacowania prawdopodobieństwa oraz wysokości potencjalnego wypływu środków pieniężnych. W związku z powyższym w oparciu o MSR 37 paragraf 26 Jednostka dominująca potencjalne zobowiązania wynikające z otrzymanych decyzji ujawniła jako zobowiązania warunkowe.

Ponadto, na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego wobec Jednostki dominującej toczą się inne postępowania celno-skarbowe dotyczące podobnych zdarzeń, w ramach których decyzje nie zostały jeszcze wydane i na obecnym etapie Jednostka dominująca nie jest w stanie wiarygodnie oszacować potencjalnych zobowiązań, jakie mogą z nich wynikać.

Jednocześnie Jednostka dominująca wskazuje, że potencjalne zobowiązania objęte powyższymi postępowaniami dotyczą okresów sprzed otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego, w związku z czym – w przypadku ostatecznego uznania Jednostki dominującej za dłużnika – będą one podlegały objęciu układem z wierzycielami zgodnie z właściwymi przepisami prawa restrukturyzacyjnego.

Jednostka dominująca wskazuje, że ostateczny wynik oraz wpływ na sytuację finansową Spółki nie mogą być obecnie określone.

7.4 Wpływ sytuacji geopolitycznej na działalność Grupy

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na bieżąco monitoruje i analizuje wpływ sytuacji polityczno-gospodarczej na swoją działalność oraz całej Grupy Kapitałowej. Oceniana jest skala faktycznych i potencjalnych skutków kryzysowych sytuacji na działalność firmy (ograniczenia lub utrudnienia w prowadzeniu działalności, przerwanie ciągłości dostaw, wzrost cen surowców, itp.). Największe obawy związane z wpływem konfliktów zbrojnych w Ukrainie oraz w rejonie Bliskiego Wschodu dotyczą zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw oraz potencjalnego spowolnienia wzrostu gospodarczego. Długotrwały konflikt i wysoka zmienność cen w tym zwłaszcza energii byłyby negatywne dla całej światowej gospodarki (droższa energia oznacza wyższe koszty produkcji, transportu i życia, co w konsekwencji prowadzi do spowolnienia wzrostu gospodarczego w wielu regionach świata).

Wpływ konfliktu w Ukrainie na działalność Jednostki dominującej oraz Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wciąż pozostaje na relatywnie wysokim poziomie, zwłaszcza w aspekcie wymiany handlowej na kierunku wschodnim (z uwagi na ograniczenia lub brak dostępu do rynków).

Istotne rozbieżności interesów pomiędzy Polską a Ukrainą dla wielu obszarów gospodarczych (m.in. w zakresie wyrobów stalowych, cementu czy zbóż), przy dostępności dla Ukrainy szlaków na Morzu Czarnym, prowadzą do ograniczenia rosnącej od wybuchu pełnoskalowego konfliktu wymiany. Nowym kołem zamachowym współpracy może być odbudowa kraju po wojnie, jednak wymaga ona przygotowania odpowiedniej infrastruktury oraz projektów, co powinno dać możliwość realizacji przewozów na Ukrainę Zachodnią, budowę pozycji w przewozach pomiędzy krajami oraz odbudowę przychodów przez Grupę. Utrudnienia w rozwoju infrastruktury na terenie przygranicznym stanowią barierę rozwoju wymiany towarowej, zwłaszcza w kontekście połączeń systemów kolejowych, co m.in. ogranicza zwiększenie skali przewozów i prowadzi do przekierowania znacznej części frachtu do przewozu transportem samochodowym, co oznacza zauważalną utratę obrotów, jak i przychodów.

7.4 Wpływ sytuacji geopolitycznej na działalność Grupy (cd.)

Wojna w Ukrainie zmieniła także funkcjonowanie transportu wewnątrz Polski, gdzie kluczowe znaczenie zyskały porty morskie na północy kraju i przewozy na południe oraz w relacji powrotnej, kosztem połączeń wschód – zachód, co dodatkowo osłabiło podmioty wyspecjalizowane w przewozach ze wschodu.

Dodatkowo uderzenia Ukrainy na infrastrukturę Federacji Rosyjskiej zorientowaną w szczególności na przerób ropy naftowej oraz eksport surowca, a także powstałych z niego produktów zmniejszają globalną podaż generując dodatkową presję cenową.

Konflikt na Bliskim Wschodzie prowadzony jest ze zmienną intensywnością. Działania zbrojne skutkują wzrostem cen surowców energetycznych i towarów, wydłużeniem czasu dostaw, przerwaniem czasowym łańcuchów dostaw, a także w skrajnych przypadkach brakiem dostaw, co z uwagi na silne powiązania gospodarcze w skali globalnej implikuje znaczne skutki gospodarcze dla licznych sektorów (m.in. energetycznego, rolnego, hutnictwa, czy chemicznego). Konflikt na Bliskim Wschodzie ma wpływ na kolejną odsłonę kryzysu energetycznego, co skutecznie zwiększa ceny energii elektrycznej i paliw płynnych, a więc koszty transportu i w konsekwencji wzrost cen w całej gospodarce.

Blokowanie cieśniny Ormuz pozwala ograniczyć nawet do 1/5 eksportowanej drogą morską ropy naftowej, jej przetworów, a także gazu. Region ten jest znaczącym zapleczem przemysłu światowego, w szczególności w zakresie produkcji wyrobów chemicznych (w tym m.in. nawozów, siarki, helu i wielu innych), a także produkcji hutniczej w zakresie wytwarzania aluminium. Dodatkowo z uwagi na posiadane zdolności i zaplecze infrastrukturalne jest to bardzo ważne centrum-węzeł cargo lotniczy, co może z uwagi na wpływ wzrostu cen paliwa lotniczego oraz ograniczenia przewozów towarów drogą powietrzną przyczynić się do zwiększonych transportów kolejowych (w tym zwłaszcza z wykorzystaniem Nowego Jedwabnego Szlaku).

Wymierne efekty działań wojennych będą odczuwalne przez kolejne miesiące, a nawet i lata po ustaniu działań zbrojnych w postaci wzrostu cen paliw, ropy naftowej, a z uwagi na zwiększenie zapotrzebowania na gaz skroplony z innych kierunków także ceny energii elektrycznej produkowanej z tego surowca. Niestety ceny te przeniosą się na wzrost stawek na rynku w wielu obszarach wymiany gospodarczej, co będzie negatywnie oddziaływać na stronę popytową, a w konsekwencji także na skalę przewozów towarowych.

Ograniczona produkcja w krajach Zatoki Perskiej może silnie negatywnie oddziaływać na dostępność wybranych komponentów niezbędnych do produkcji, a także istotny wzrost stawek na rynku, co może powodować konieczność stosowania rozwiązań zastępczych oraz optymalizacji wykorzystania mocy wytwórczych. Jest to w pewnym stopniu także szansa dla zwiększenia produkcji podmiotów krajowych, jednak na przeszkodzie stoją m.in. wysokie ceny energii i surowców energetycznych. Zmiany w tym zakresie mogą pozwolić na aktywniejsze zaangażowanie polskich podmiotów w produkcję globalną, co powinno także przełożyć się na wzrost zapotrzebowania na usługi branży TSL w wybranych obszarach, w tym także wzrost stawek na rynku. Może to w części zrównoważyć negatywne konsekwencje konfliktu oraz pozwolić podmiotom z Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji utrzymać zbliżony poziom przewozów i przychodów.

Równocześnie zmiany w łańcuchach logistycznych mogą okresowo generować dodatkowy ruch, związany ze zmianami, a także popyt na rynku przewozowym. Właściwe reakcje po stronie spółek Grupy mogą pozwolić na wygenerowanie nowych kontraktów niwelujących ograniczenia związane z wykonaniem bieżących umów, z uwagi na zmniejszenie popytu, czy brak surowców koniecznych do produkcji.

Wpływ działań wojennych w obu przypadkach doprowadził do wzrostu niepewności na rynkach, a także licznych zmian w łańcuchach dostaw oraz ograniczenia popytu w Europie, przy czym wpływ wojny w Ukrainie jest zmniejszany z uwagi na liczne działania dostosowawcze prowadzone już od ponad 4 lat, natomiast konflikt na Bliskim Wschodzie wpływa na rynki z uwagi na najsilniejszą eskalację od lat i dotyka kluczowe w skali globalnej korytarze transportowe, znaczących producentów surowców energetycznych oraz produkcję istotnych dla łańcucha dostaw produktów. Skala problemów, która nawarstwia się w związku z tą eskalacją będzie jeszcze przez długi czas oddziaływać na rynki, generując dodatkowe koszty dla globalnej gospodarki. Wszystko to, wraz ze spadkiem przewozów w ostatnich latach, uderzało w rynek kolejowy, co doprowadziło do dalszej obniżki marż, zmniejszenia popytu na usługi, a także obniżenia poziomu generowanych przychodów, co w konsekwencji zmniejszyło wyniki finansowe podmiotów wchodzących w skład Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Podmioty z Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji jako spółki usługowe na rzecz całej krajowej oraz regionalnej ekonomii odczuwają wszelkie ograniczenia w produkcji oraz zmiany w łańcuchach dostaw następujące w wyniku konfliktów, jednocześnie zmagając się z podwyższonymi kosztami funkcjonowania.

W ocenie Jednostki dominującej obecnie obserwowana sytuacja na Bliskim Wschodzie i zachodzące na świecie zmiany geopolityczne na ten moment nie generują znaczącej niepewności, co do możliwości kontynuowania działalności lub jej skali oraz wyników przeprowadzonych testów na utratę wartości.

7.5 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 2 kwietnia 2026 roku pomiędzy spółkami PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. a Euroterminal Sławków Sp. z o.o. doszło do podpisania umowy sprzedaży 21.407 udziałów w spółce Terminale Przeładunkowe Sławków-Medyka Sp. z o.o. (dalej: „TPSM”) będących w posiadaniu PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., które stanowią 50% udziału w kapitale zakładowym TPSM. Cena sprzedanych udziałów wyniosła 11,5 milionów złotych. Sprzedaż udziałów TPSM przewidziana została w zatwierdzonym Planie Restrukturyzacyjnym Jednostki dominującej. Stanowi element procesu optymalizacji i uproszczenia struktury Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w ramach prowadzonych działań restrukturyzacyjnych, których celem jest uporządkowanie i przyporządkowanie kompetencji biznesowych do konkretnych podmiotów w Grupie Kapitałowej, co pozwoli zwiększyć jej efektywność operacyjną, kosztową i przychodową.

7.5 Zdarzenia po dniu bilansowym (cd.)

W dniu 27 kwietnia 2026 roku Jednostka dominująca zawarła z Shung Shin Rolling Stock Technology Ltd. Porozumienie o współpracy, którego przedmiotem jest ustanowienie ramowych zasad współpracy pomiędzy stronami przy przygotowaniu, opracowaniu i realizacji projektu dotyczącego „Taboru kolejowego w ramach logistyki obronnej w Polsce”.

Zakłada on rozwój nowoczesnego taboru kolejowego przeznaczonego m.in. do transportu ciężkiego sprzętu wojskowego oraz wsparcia mobilności wojskowej i systemu logistyki obronnej Rzeczypospolitej Polskiej. Szczegółowe zasady odnoszące się do zawiązania spółki celowej oraz zasad finansowania i realizacji „Taboru kolejowego w ramach logistyki obronnej w Polsce” określone zostaną w umowie inwestycyjnej oraz umowach finansowych. Porozumienie ma charakter niewiążący i obowiązuje przez okres 12 miesięcy. W tym czasie strony będą prowadzić negocjacje w celu zawarcia szczegółowych umów współpracy.

W dniu 28 kwietnia 2026 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej zatwierdziła „Strategię Restrukturyzacyjną Grupy Kapitałowej PKP CARGO na lata 2025–2031”. Przedłożona Strategia Restrukturyzacyjna zakłada systematyczny rozwój Grupy oparty o inicjatywy strategiczne i kluczowe projekty, ukierunkowane na odzyskanie stabilności finansowej oraz przywrócenie trwałej rentowności działalności operacyjnej. Priorytetem Strategii jest realizacja planowanych środków restrukturyzacyjnych oraz skuteczne zawarcie i realizacja układu z Wierzycielami, a zaproponowane w dokumencie inicjatywy będą stanowiły punkt wyjścia do rozmów z Wierzycielami, w szczególności w zakresie form, terminów oraz wartości przyszłych spłat w ramach zawieranych ugód. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z działalności PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za 2025 rok.

W dniu 29 maja 2026 roku Zarząd Jednostki dominującej przyjął projekty uchwał Walnego Zgromadzenia dotyczące planowanych działań restrukturyzacyjnych obejmujących podwyższenie kapitału zakładowego Jednostki dominującej, emisję nowych akcji, emisję warrantów subskrypcyjnych oraz zmiany Statutu Jednostki dominującej, a następnie skierował je do Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej, który pozytywnie zaopiniował przedmiotowe projekty uchwał. Projekty uchwał zostaną poddane pod głosowanie na najbliższym Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu zwołanym na dzień 26 czerwca 2026 roku.

Warunkowe podwyższenie kapitału zakładowego będzie dotyczyło jego podwyższenia o kwotę nie większą niż 89,5 milionów złotych w drodze emisji nie więcej niż 89.500.000 akcji zwykłych na okaziciela serii M („Akcje serii M”) o wartości nominalnej 1 złoty za akcję. Celem warunkowego podwyższenia kapitału zakładowego będzie przyznanie prawa do objęcia Akcji serii M posiadaczom warrantów subskrypcyjnych serii X, emitowanych z pozbawieniem prawa poboru dotychczasowych akcjonariuszy Jednostki dominującej („Warrant”). Każdy pojedynczy Warrant subskrypcyjny serii X będzie upoważniał do objęcia 1 akcji na okaziciela serii M o wartości nominalnej 1 złoty z wyłączeniem prawa poboru. Cena emisyjna Akcji serii M będzie stanowiła równowartość wartości nominalnej akcji Jednostki dominującej.

Prawo objęcia Warrantów przysługiwać będzie pracownikom i osobom zarządzającym według zasad ustalonych przez Zarząd Jednostki dominującej oraz strategicznemu akcjonariuszowi – Polskie Koleje Państwowe S.A. (dalej zwany „PKP S.A.”). PKP S.A. będzie uprawniony do wykonania prawa objęcia akcji inkorporowanego w Warrantach tylko w takim zakresie, jaki konieczny jest dla utrzymania przez niego obecnego stopnia zaangażowania w kapitał zakładowy Jednostki dominującej w związku z prowadzonym procesem restrukturyzacji i planowanymi emisjami akcji. Stopień zaangażowania PKP S.A. w kapitał zakładowy Jednostki dominującej wskutek realizacji Warrantów nie może przekroczyć 33,34% ani spaść poniżej 33,01%. Pracownikom Spółki i osobom zarządzającym zostanie przyznane do 12.000.000 Warrantów. Termin wykonania prawa do objęcia akcji serii M upłynie w dniu 31 grudnia 2031 roku. Celem emisji Akcji serii M jest wsparcie procesu restrukturyzacji Spółki poprzez realizację programu motywacyjnego dla pracowników i osób zarządzających oraz umożliwienie strategicznemu akcjonariuszowi – PKP S.A. – utrzymania dotychczasowego poziomu zaangażowania kapitałowego w Spółce.

Podwyższenie kapitału zakładowego nastąpi w drodze emisji od 55.000.000 do 90.020.751 akcji zwykłych na okaziciela serii N („Akcje serii N”) o wartości nominalnej 1 złoty. Cena emisyjna Akcji serii N w ramach prawa poboru stanowi większą z kwot: albo 12 złotych (słownie: dwanaście złotych), albo 80% średniej ważonej obrotom ceny 1 akcji z 50 następujących po sobie dni sesyjnych na rynku regulowanym Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie, z których ostatni przypada na 16 grudnia 2026 r. - za 1 akcję. W przypadku objęcia akcji poza prawem poboru cena jest ustalana przez mechanizm budowania księgi popytu, przy czym cena wskazana w zdaniu poprzednim jest ceną minimalną.

Emisja Akcji serii N zostanie dokonana w ramach subskrypcji skierowanej w pierwszej kolejności do dotychczasowych akcjonariuszy, z wyłączeniem akcjonariusza PKP S.A., który zostanie pozbawiony w stosunku do niniejszej emisji prawa poboru w całości. Pozbawienie prawa poboru jest uzasadnione planowanym sposobem restrukturyzacji Jednostki dominującej i leży w jej najlepszym interesie, jak również jej akcjonariuszy, wierzycieli i potencjalnych inwestorów.

W przypadku braku dokonania przez dotychczasowych akcjonariuszy zapisów na akcje w wysokości odpowiadającej maksymalnej wartości podwyższenia kapitału zakładowego pozostałe Akcje serii N będą mogły zostać przydzielone przez Zarząd Jednostki dominującej stosownie do art. 436 § 4 KSH osobom trzecim, którzy zgłosili chęć subskrybowania akcji w przypadku nieobjęcia wszystkich akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy.

Celem emisji Akcji serii N jest pozyskanie dodatkowego kapitału na finansowanie procesu restrukturyzacji, w szczególności na spłatę zobowiązań układowych, poprawę struktury bilansu oraz zapewnienie środków na dalszy rozwój i inwestycje Spółki.

Przeprowadzenie powyższych emisji Akcji serii M oraz N wymagać będzie zgody Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Jednostki dominującej zwołanego na dzień 26 czerwca 2026 roku.

7.5 Zdarzenia po dniu bilansowym (cd.)

Zgodnie z aktualnymi założeniami środki pozyskane w ramach planowanych emisji mają zostać przeznaczone przede wszystkim na:

- spłatę części zobowiązań objętych postępowaniem restrukturyzacyjnym;
- ograniczenie poziomu zadłużenia finansowego Jednostki dominującej;
- poprawę płynności finansowej.

Planowane działania stanowią element procesu restrukturyzacji Jednostki dominującej i mają na celu w szczególności pozyskanie kapitału na finansowanie działalności Jednostki dominującej, wsparcie realizacji układu z Wierzycielami, poprawę płynności finansowej, ograniczenie poziomu zadłużenia oraz stabilizację struktury akcjonariatu Jednostki dominującej.

Pozostałe zdarzenia po dniu bilansowym zostały zaprezentowane w **Nocie 1.3** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.6 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarządę PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w dniu 29 maja 2026 roku.

Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Zbigniew Prus
Prezes Zarządu
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Paweł Miłek
Wiceprezes, Członek Zarządu ds. restrukturyzacji
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Michał Łotoszyński
Członek Zarządu ds. finansowych
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Paweł Głodek
Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji
(nr licencji 657)

Warszawa, dnia 29 maja 2026 roku