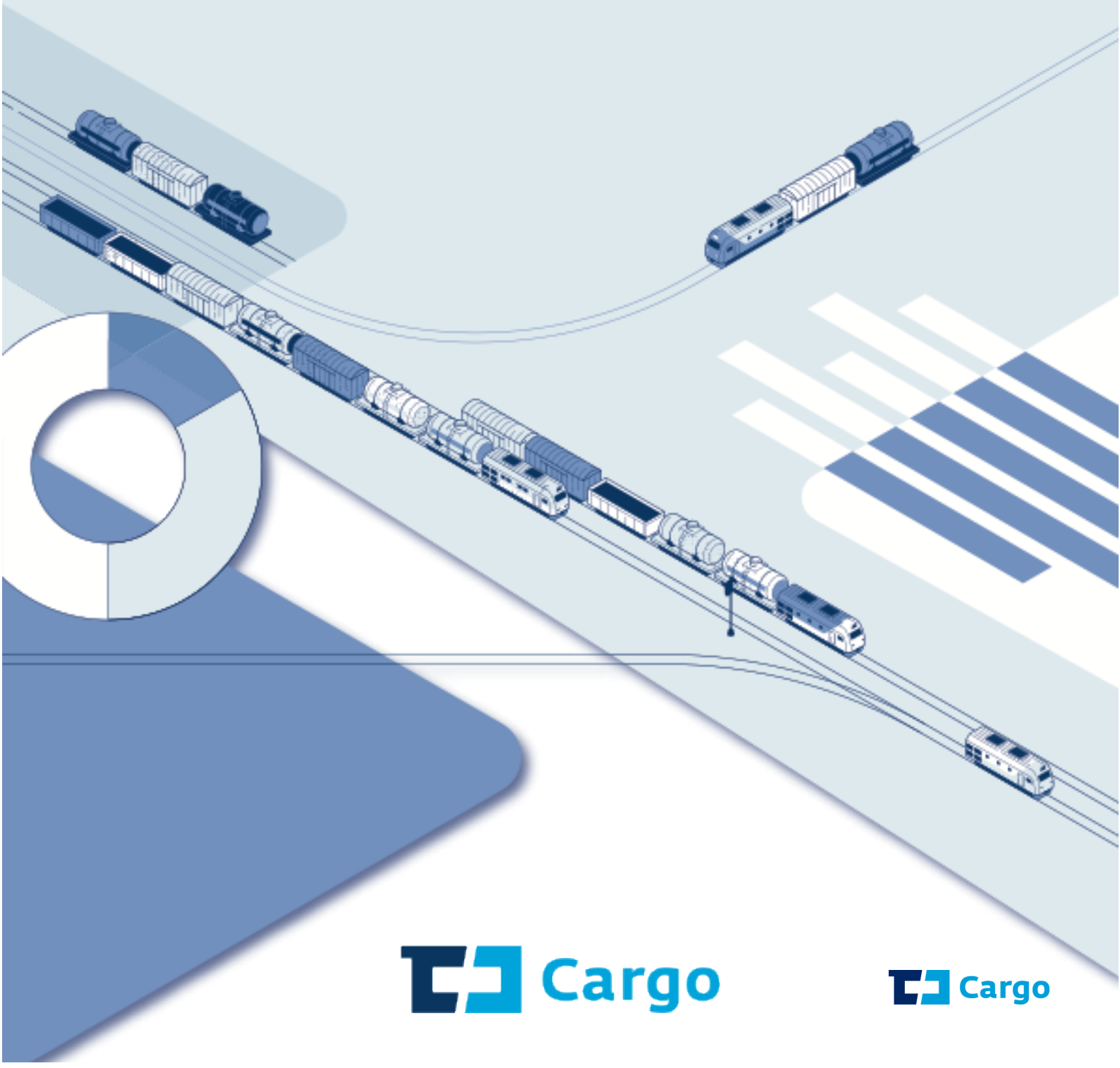
Geschäftsbericht

2025



Cargo

Cargo

Inhaltsverzeichnis

1 MISSION, VISION UND ZIELE DES UNTERNEHMENS ... 3

2 UNTERNEHMENSPROFIL ... 4

3 WICHTIGE WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DER UNTERNEHMENSGRUPPE ČD CARGO ... 6

4 BEDEUTENDE EREIGNISSE 2025 ... 9

5 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN ... 11

6 ORGANE DER GESELLSCHAFT UND GESCHÄFTSFÜHRUNG ... 13

7 ORGANISATIONSSTRUKTUR DER ČD CARGO, A.S., STAND 31. 12. 2025 ... 18

9 AKTIVITÄTEN IM BEREICH FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG ... 20

10 BERICHT DES VORSTANDES ÜBER DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND VERMÖGENSLAGE DER ČD CARGO, A.S. IM ZEITRAUM 1. 1. 2025 – 31. 12. 2025 ... 21

11 FINANZLAGE DER ČD CARGO, A.S. ... 48

12 ERWARTETE ENTWICKLUNG, ZIELE UND VORHABEN ... 53

13 BERICHT DES PRÜFERS ZUM KONZERN-NACHHALTIGKEITSBERICHT ... 54

14 KONZERN-NACHHALTIGKEITSBERICHT ... 58

15 GRUNDKAPITAL ... 198

16 BERICHTE DES AUFSICHTSRATES UND DES PRÜFUNGSAUSSCHUSSES ... 199

17 BERICHTE DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS ... 205

18 EINZELABSCHLUSS (IFRS)* ... 208

19 KONZERNABSCHLUSS (IFRS) ... 299

20 WICHTIGE TATSACHEN NACH DEM BILANZSTICHTAG ... 397

21 ANGABEN ÜBER PERSONEN, DIE FÜR DEN GESCHÄFTSBERICHT DER GRUPPE ČDC VERANTWORTLICH SIND ... 398

22 ABHÄNGIGKEITSBERICHT FÜR DIE PERIODE 1. 1. 2025 BIS 31. 12. 2025 ... 399

23 VERWENDETE ABKÜRZUNGEN ... 438

24 IDENTIFIKATIONS- UND KONTAKTANGABEN ... 440

1 Mission, Vision und Ziele des Unternehmens

ČD Cargo ist ein modernes, dynamisches Unternehmen, das seine Zukunft auf vier Säulen aufbaut. Es ist der größte tschechische Eisenbahngüterverkehrsbetreiber, und dank stetig wachsender Leistungen im Ausland wird es zu einem immer bedeutenderen Akteur auf dem europäischen Eisenbahnmarkt. ČD Cargo gewährleistet sowohl die Beförderung von Massengütern als auch von Erzeugnissen mit hoher Wertschöpfung (typischerweise im Automotive-Bereich), einschließlich intermodaler Transporte. ČD Cargo befördert zuverlässig auch Sondertransporte, Sendungen mit Gefahrgut und humanitärer Ware oder militärische Technik – Bereiche, die in der heutigen unruhigen Welt leider von hoher Bedeutung sind.

Als einer der wenigen in der Tschechischen Republik tätigen Betreiber bietet ČD Cargo die Beförderung von Gütern nicht nur in Ganzzügen, sondern auch in Form einzelner Wagenladungen sowie Wagengruppen an. Beide Produkte haben auch künftig ihren festen Platz im Angebot von ČD Cargo. Um in einem anspruchsvollen Wettbewerbsumfeld erfolgreich zu sein, werden wir die Optimierung des betrieblichen und des Geschäftsmodells beider Produkte kontinuierlich fortsetzen – mit dem Ziel, unseren Marktanteil und die Transportvolumina zu stabilisieren. Den Verkehr mit einzelnen Wagenladungen betrachten wir als einen unserer Wettbewerbsvorteile.

Die Vision von ČD Cargo ist es, die Position auf dem inländischen sowie dem europäischen Markt nicht nur zu halten, sondern weiter auszubauen: als Güterbahn erster Wahl zu agieren und so zur Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch einen emissionsarmen, nahezu vollständig elektrifizierten Schienengüterverkehr beizutragen. Aus kommerzieller Sicht wird die Verlängerung der Transportrelationen ins Ausland wichtig sein; sie stellt für das Unternehmen eine Chance dar, den Rückgang der Transporte auf dem heimischen Verkehrsmarkt zumindest teilweise zu kompensieren und weitere neue Erlöse zu erzielen. Zu den wichtigsten Voraussetzungen für den Erfolg gehören die kontinuierliche Qualitätssteigerung der Dienstleistungen sowie eine proaktive Kommunikation mit den Kunden.

ČD Cargo möchte zudem ein attraktiver Arbeitgeber sein, der seinen Mitarbeitenden Sicherheit und eine faire Vergütung bietet, ihre Aus- und Weiterbildung sowie Entwicklung ermöglicht und ihre Sicherheit maximal gewährleistet; selbstverständlich ist dabei auch die Sicherstellung von Gleichbehandlung und gleichen Zugangs-/Chancenmöglichkeiten für alle.

Ein Bereich, den wir weiterentwickeln werden, ist die Nachhaltigkeit – auch im Hinblick auf die Anforderungen des CSRD-Reportings. ESG ist zu einem integralen Bestandteil unserer Unternehmenskultur und Strategie geworden; in diesem Bereich wollen wir uns weiter verbessern und schrittweise Teilziele der Nachhaltigkeit erfüllen. Große Aufmerksamkeit gilt daher der Reduktion von CO_2-Emissionen – sowohl aus dem Verbrauch von Traktionsstrom als auch von Traktionskraftstoff sowie aus dem Energieverbrauch in Gebäuden. Dieser Trend wird durch den Abschluss der Einrichtung der Zertifizierungsprozesse von ČD Cargo durch die TÜV Süd im Zusammenhang mit dem Verbrauch von Traktionsstrom bestätigt.

2 Unternehmensprofil

Die ČD Cargo, a.s. entstand am 1. Dezember 2007 durch Einbringung eines Unternehmensteils der Aktiengesellschaft České dráhy, a.s., die alleiniger Gründer und 100%iger Eigentümer der Gesellschaft ist. Die ČD Cargo, a.s. ist eine Tochtergesellschaft der České dráhy, a.s. für den Güterverkehr.

Name, Adresse und Identifikation der Firma

Firma:	ČD Cargo, a.s.
Sitz:	Prag 7, Holešovice, Jankovcova 1569/2c, PLZ 170 00
Identifikations-Nr.:	28196678

Eingetragen in dem beim Stadtgericht in Prag geführten Handelsregister, Abteilung B, Einlage 12844

Charakteristik der Firma

Die Aktiengesellschaft ČD Cargo ist ein stolzer Fortsetzer der nahezu zweihundertjährigen Tradition des Eisenbahngüterverkehrs auf dem Gebiet von Böhmen, Mähren und Schlesien. Sie gehört zu den größten Eisenbahngüterverkehrsunternehmen in Europa. Die ČD Cargo ist in der Warenbeförderung auf der Schiene tätig und erbringt einen Komplex damit verbundener Dienstleistungen. Die unternehmerischen Aktivitäten der ČD Cargo lassen sich in zwei Hauptsegmente gliedern:

- Verkehr,
- Zusatzdienstleistungen.

Das Segment Verkehr kann geografisch wie folgt unterteilt werden:

- Binnenverkehr,
- Exportverkehr,
- Importverkehr,
- Transitverkehr,
- Verkehr außerhalb des Hoheitsgebiets der Tschechischen Republik.

Das Unternehmen gewährleistet den Transport fast aller Warenarten in den nachstehenden Warengruppen:

- Eisen und Maschinenbauerzeugnisse
- Baustoffe
- Braunkohle und Biomasse
- Steinkohle und Koks
- chemische Erzeugnisse und flüssige Kraftstoffe
- Holz und Papiererzeugnisse
- Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse
- Kombiverkehr
- Automotive
- Sonstige (militärische Sendungen, außerordentliche Sendungen, Schienenfahrzeuge, humanitäre Ware u. Ä.).

Das Angebot der Bahntransporte wird um ein breites Spektrum an Zusatzdienstleistungen ergänzt, wie z. B.:

- Zolldienstleistungen,
- Logistikdienstleistungen (Verladen, Entladen, Lagern)
- Sicherheitsberatung
- Vermietung von Eisenbahnfahrzeugen
- Reparaturen und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen
- Betrieb von Anschlussgleisen und Grenzverkehr
- Sonstige.

3 Wichtige wirtschaftliche Kennzahlen der Unternehmensgruppe ČD Cargo

Die ČD Cargo-Gruppe besteht aus der Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s., und ihren Tochtergesellschaften sowie weiteren Kapitalbeteiligungen.

Mit der Marktöffnung für den Schienengüterverkehr in Europa, dem schrittweisen Abbau von Barrieren für den Eintritt in ausländische Märkte und im Bemühen, Kunden „quer durch Europa“ erstklassige Dienstleistungen zu bieten, nimmt auch die Bedeutung der ČD Cargo-Gruppe, die komplexe Dienstleistungen für Kunden in ganz Europa erbringt, weiter zu.

Finanzkennzahlen der Unternehmensgruppe ČD Cargo gemäß Konzernabschluss nach IFRS										
	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Struktur der Aktiva und Verbindlichkeiten (in Mio. CZK)										
Aktiva gesamt**	32 627	36 724	34 923	34 481	30 472	27 172	25 016	20 093	18 470	18 172
Anlagevermögen**	28 757	31 545	30 527	30 022	26 565	24 185	22 190	16 698	15 626	15 280
Eigenkapital	6 601	9 313	10 153	10 022	9 792	9 419	9 726	9 126	8 529	7 718
Struktur des Geschäftsergebnisses (in Mio. CZK)										
Erträge*	15 618	15 571	15 729	14 667	12 899	12 266	13 037	13 076	11 923	11 760
Betriebsergebnis	-3 063	-402	1 217	667	634	-78	988	1 020	1 097	1 372
Ergebnis vor Steuern	-3 820	-946	733	310	388	-276	791	878	947	1 153
Verhältniszahlen (%)										
Kurzfristige Liquidität (kurzfristige Aktiva / kurzfristige Verbindlichkeiten)	44%	59%	65%	58%	67%	57%	50%	80%	83%	83%
Gesamtverschuldung (Fremdkapital / Aktiva gesamt)**	80%	75%	71%	71%	68%	65%	61%	55%	54%	58%
Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand	5 833	6 480	6 628	6 558	6 531	6 877	7 158	7 134	7 130	7 065
Leistungskennzahlen										
Transportvolumen (Mio. t)	57,8	56,7	59,4	64,2	62,8	61,0	65,0	68,4	66,1	65,9

* Mit Implementierung von IFRS 15 werden Umsatzerlöse für die Zwecke der Darstellung seit 2018 unter dem Posten „Erträge“ ausgewiesen

** Vermögen und Verschuldung werden seit 2019 durch die Implementierung von IFRS 16 beeinflusst

Die Hauptgeschäftsbereiche der ČD Cargo-Gruppe lassen sich in zwei Grundsegmente untergliedern – Verkehr und mit dem Verkehr verbundene Zusatzdienstleistungen.

Das Segment Verkehr wird unter den Bedingungen der ČD Cargo mittels der Produkte Ganzzüge und einzelnen Wagenladungen realisiert. Im Segment Zusatzdienstleistungen werden direkt an das Segment Verkehr anknüpfende Dienstleistungen erbracht. Sie lassen sich charakterisieren durch Tätigkeiten wie Spedition, Betrieb von Anschlussgleisen, Zolldienstleistungen, Sicherheitsberatung, Lagerung, Vermietung von Restkapazitäten in Güterwagen und Lokomotiven oder Instandhaltung und Reparaturen von Eisenbahnschienenfahrzeugen.

Diese Aktivitäten werden sowohl durch eigene Kapazitäten der Muttergesellschaft ČD Cargo als auch in Zusammenarbeit mit Gesellschaften, in denen eine Kapitalbeteiligung besteht, gewährleistet.

Trotz der ungünstigen Situation auf dem europäischen Markt für den Eisenbahngüterverkehr, in deren Folge eine Reihe bedeutender Verkehrsunternehmen mit Ausfällen bei den Transportvolumina konfrontiert ist, setzte sich die Expansion der Marke ČD Cargo ins Ausland auch im Jahr 2025 fort, als primär Transporte in Österreich und Deutschland mittels der Niederlassungen Wien und Germany zugenommen haben. In Zusammenarbeit mit den Tochtergesellschaften wickelt ČD Cargo auch Transporte in Polen, in der Slowakei und in Ungarn für Kunden ab.

Segmentanalyse (in Mio. CZK)		Verkehr	Zusatzdienst-leistungen	Eliminierung	**Gesamt**
Erträge	2025	14 746	3 751	-2 879	**15 618**
	2024	14 156	4 367	-2 951	**15 572**
Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	2025	-7 330	-2 353	2 818	**-6 865**
	2024	-6 931	-2 838	2 889	**-6 880**
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer	2025	-4 820	-1 197	0	**-6 018**
	2024	-4 787	-743	0	**-5 530**
Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung	2025	-4 811	-867	75	**-5 603**
	2024	-3 099	-582	95	**-3 585**
Betriebsgewinn vor Steuern	2025	-2 439	-552	-73	**-3 064**
	2024	-695	635	-342	**-402**
Gewinn vor Steuern	**2025**	**-3 104**	**-899**	**183**	**-3 821**
	2024	**-1 215**	**573**	**-304**	**-946**
Gewinn der Periode	2025	-2 537	-751	151	**-3 136**
	2024	-1 000	537	-258	**-721**

Mit einem Transportvolumen von 57,8 Mio. Tonnen Ware zählt die ČD Cargo-Gruppe damit zu den bedeutendsten Anbietern für Schienengüterverkehr in Europa.

Das Gesamtergebnis der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft wurde in erheblichem Maße negativ durch die laufende Restrukturierung der Gesellschaft beeinflusst, die im Zusammenhang mit dem realisierten sowie weiterhin erwarteten Rückgang der Transportvolumina in bestimmten Gütergruppen steht. Dieser Rückgang hängt mit der Transformation in der Energiewirtschaft sowie mit der Entwicklung weiterer Industriebranchen zusammen. Im Laufe des Jahres kam es zu einem Beschäftigungsabbau, zur Abstellung und physischen Verschrottung eines Teils entbehrlicher Güterwagen und Lokomotiven, aber auch zu einer Neubewertung einiger geplanter Investitionen.

Das Gesamtergebnis der Geschäftstätigkeit wurde somit vor allem durch buchhalterische Vorgänge negativ beeinflusst – insbesondere durch die Bildung von Rückstellungen für den Austritt von Mitarbeitenden sowie durch eine weitere Wertminderung (Impairment) von langfristigen Vermögenswerten im Zusammenhang mit einem Kapazitätsüberhang. Für diese Kapazitäten wird die Gesellschaft künftig keine Verwendung mehr haben; sie werden daher keine ausreichenden Erträge generieren. Diese buchhalterischen Vorgänge haben jedoch keine negative Auswirkung auf die Liquidität der Gesellschaft.

Segment Verkehr

Negativen Ergebnissen der Geschäftstätigkeit sieht sich die Mehrheit der europäischen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen gegenüber. Die Veränderung der Struktur der transportierten Gütergruppen sowie der Rückgang der Leistungen auf dem tschechischen Markt für den Eisenbahngüterverkehr führen zu einer notwendigen Reduktion von Kapazitäten, für die ČD Cargo künftig keine Verwendung mehr hat. Der Leistungsrückgang hängt zudem mit der Einschränkung der Holztransporte in Regionen zusammen, in denen das bestehende Bedienungssystem wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll zu betreiben ist.

Demgegenüber verzeichneten die Verkehre der ausländischen Niederlassungen sowie die Leistungen im Automotive-Bereich und im kombinierten Verkehr im Jahresvergleich einen Anstieg; dies trug zusammen mit der Anhebung der realisierten Preise zu höheren Erträgen im Vergleich zum Vorjahr bei.

Die Verschlechterung des Ergebnisses im Jahresvergleich um nahezu 1,9 Mrd. CZK ist auf Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen, insbesondere auf eine Wertminderung (Impairment) von langfristigen Vermögenswerten.

Segment Zusatzdienstleistungen

Im Segment Zusatzdienstleistungen kam es im Jahresvergleich in Folge der ungünstigen Situation auf dem Verkehrsmarkt zu einem Rückgang der transportgebundenen Erträge. Den realisierten Verlust im Segment Zusatzdienstleistungen beeinflussten ebenfalls Restrukturierungsmaßnahmen.

4 Bedeutende Ereignisse 2025

Januar

- Aufnahme des exklusiven Betriebs unter der Aufsicht von ETCS auf ausgewählten Korridorstrecken;
- Beginn des Baus des neuen Terminals für den intermodalen Verkehr in Nymburk. Das für den Bau verantwortliche Gemeinschaftsunternehmen Terminál Nymburk wurde Anfang 2023 von ČD Cargo und Medlog CZ gegründet;
- Abschluss des Verfahrens mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) in der Angelegenheit der Erweiterung der Einheitlichen Sicherheitsbescheinigung um den grenzüberschreitenden Betrieb im österreichisch-slowenischen Grenzgebiet.

März

- Inbetriebnahme von 10 neuen Lokomotiven der Baureihe 388 TRAXX.

April

- Transport eines Transformators von Kroatien zur Umspannstation bei Mochov;
- der letzte von ČD übernommene „Plecháč“ 242.245 erhielt bei ČD Cargo eine Retro-Lackierung;
- der Beginn einer langfristigen Streckensperrung im Abschnitt Mariánské Lázně – Chodová Planá machte die Einführung von Umleitungszügen über die Strecke Plzeň – Žatec – Chomutov erforderlich.

Mai

- Transport historischer militärischer Technik von Plzeň nach Rakovník auf Wagen von ČD Cargo anlässlich der Feierlichkeiten zum 80. Jahrestag des Endes des Zweiten Weltkriegs;
- Transport von Schienen aus den Třinecké železárny zur Modernisierung des Prager Straßenbahnnetzes.

Juni

- Teilnahme von ČD Cargo an den internationalen Messen Transport Logistic in München und Rail Business Days in Ostrava;
- Beginn einer weiteren Etappe der Fahrt des Zuges Lemkin durch die Tschechische Republik.

Juli

- Einsatz der Lokomotive 383.022 auf Zügen zur Überprüfung der Kompatibilität des Steuerwagens ComfortJet mit der ETCS-Infrastruktur im Netz der ŽSR;
- Verhandlungen mit dem Verband der Forst- und Holzbearbeitungsunternehmen über die Zukunft der Holztransporte mit ČD Cargo.

August

- Inbetriebnahme der neuen Website www.cdcargo.cz;
- Sicherstellung des Transports einer Metro-Garnitur Škoda (für Bulgarien) zum Prüfring VUZ in Velim.

September

- Teilnahme von ČD Cargo am Nationalen Tag der Eisenbahn in Nymburk, verbunden mit der Taufe der Lokomotive 388.020 mit einer Beklebung, die auf die Zusammenarbeit von ČD Cargo mit der Firma Alstom aufmerksam macht.

Oktober

- Aufnahme der Transporte der Einheiten NIM Express aus Deutschland in das Werk der ŠKODA Group in Šumperk;
- Beschaffung eines neuen Unfallhilfsfahrzeugs – einer mobilen Werkstatt für SOKV České Budějovice.

November

- Übernahme der ersten modernisierten Lokomotive der Baureihe 742.71 aus der neuen Lieferung von CZ LOKO;
- Schotterung der modernisierten Strecke zwischen den Bahnhöfen Praha-Bubny und Praha-Výstaviště.

Dezember

- Umstellung auf ein modernes elektronisches System zur Unterrichtung der Züge über SPO (Verzeichnis geplanter Maßnahmen);
- Übernahme der ersten Lokomotiven der Baureihe 163 aus der neuen Lieferung von 9 Maschinen von ČD;
- Realisierung von Transporten von Nutzfahrzeugen TATRA FORCE für die slowakische Armee;
- Abschluss der Einrichtung der Zertifizierungsprozesse von ČD Cargo durch TÜV Süd im Zusammenhang mit dem Verbrauch von Traktionsstrom, mit möglicher Anknüpfung an die Bestätigung der Herkunft der verbrauchten elektrischen Energie und ihres CO_2-Fußabdrucks.

5 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrter Aktionär, sehr geehrte Geschäftspartner, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren,

wir legen Ihnen den Geschäftsbericht unseres Unternehmens für das Jahr 2025 vor. Das vergangene Jahr war für den Markt des Schienengüterverkehrs anspruchsvoll – unter anderem aufgrund der Restrukturierung der Wirtschaft im Zusammenhang mit der sogenannten Dekarbonisierung. Die allgemeine Abkühlung bei den Transporten traditioneller Güterarten im Schienengüterverkehr machte sich auch bei ČD Cargo bemerkbar. Auch aus diesem Grund hat die Gesellschaft im vergangenen Jahr einen Restrukturierungsprozess eingeleitet, in dessen Rahmen wir das Unternehmen an die geringeren Transportvolumina und deren veränderte Struktur anpassen mussten. Diese Veränderungen waren notwendig, damit wir auch in den kommenden Jahren für unsere Kunden zuverlässig funktionieren können. Der Geschäftsbericht enthält eine Reihe von Details zu diesem Prozess; zugleich können wir feststellen, dass die Gesellschaft aus betrieblicher und finanzieller Sicht ohne Probleme funktioniert. Ein trauriger Begleiteffekt dieser Restrukturierung war leider auch die Trennung von einer Reihe unserer Kolleginnen und Kollegen. Viele von ihnen haben nahezu ihre gesamte berufliche Laufbahn mit ČD Cargo verbunden, und ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um ihnen für ihre engagierte Arbeit zu danken.

Das Jahr 2026 wird im Zeichen der Stabilisierung des Unternehmens stehen. Gleichzeitig werden wir die Situation auf dem Markt weiterhin aufmerksam verfolgen und uns an alle erwartbaren wie auch unerwarteten Veränderungen anpassen. Auch in der kommenden Zeit werden wir unsere beiden grundlegenden Produkte anbieten: den Verkehr mit Ganzzügen sowie mit den einzelnen Wagenladungen. Gerade im letztgenannten Segment wollen wir um das Vertrauen unserer Kunden kämpfen, denn wir sind überzeugt, dass der Einzelwagenverkehr bzw. der Verkehr in Wagengruppen – sowohl für uns als auch für den gesamten Transportmarkt in der Tschechischen Republik und in Europa – sinnvoll ist. Angesichts des langfristig verlustbringenden Betriebs dieser Verkehre werden wir intensiv an der Rationalisierung ihres betrieblich-kommerziellen Modells arbeiten und zugleich Gespräche über eine systematische Unterstützung dieses Segments führen.

Als nationales Eisenbahnverkehrsunternehmen führen wir in der Tschechischen Republik täglich nahezu 400 Züge mit einer breiten Palette an Rohstoffen und Fertigprodukten. Diese Kapazität ist unter unseren Bedingungen die robusteste und ohne Vergleich. Im Ausland betreiben wir Verkehre in weiteren fünf Ländern; unsere Präsenz auf den wichtigsten europäischen Korridoren wollen wir weiter stärken, mit dem Ziel, unseren Kunden komplexe Transportlösungen zu bieten.

Ich danke allen unseren Mitarbeitenden für ihren professionellen und engagierten Ansatz. Danken möchte ich auch unseren Geschäftspartnern für den offenen Dialog und die langfristige Unterstützung.

Wir treten in die kommende Zeit mit klar definierten Prioritäten und der Entschlossenheit ein, für unsere Kunden ein zuverlässiger Frachtführer erster Wahl zu bleiben.



Radim Ječný

Vorstandsvorsitzender der ČD Cargo, a.s.

6 Organe der Gesellschaft und Geschäftsführung

Alleinaktionär der ČD Cargo, a.s. ist die Aktiengesellschaft České dráhy, a.s., welche die Zuständigkeit der Hauptversammlung, des höchsten Organs der Gesellschaft, ausübt. Satzungsmäßiges Organ der Gesellschaft ist ein dreiköpfiger Vorstand, Kontrollorgan ist ein sechsköpfiger Aufsichtsrat. Auf Grundlage des Gesetzes Nr. 93/2009 GBl., über Wirtschaftsprüfer, wurde zum 1. 10. 2009 ein aus drei Personen bestehender obligatorischer Prüfungsausschuss eingerichtet.

Vorstand und Geschäftsführung

Ing. Robert Heděnec

Vorstandsmitglied (seit 1. 4. 2025), Alter: 48 Jahre

Ing. Robert Heděnec absolvierte die Wirtschaftsfakultät der Bergakademie – Technische Universität Ostrava (VŠB-TUO). Nach dem Studienabschluss trat er in die Gesellschaft Deloitte ein, in der er acht Jahre tätig war, überwiegend im Audit-Bereich. Er erreichte die Position eines Senior Managers und war für die Erbringung von Prüfungsleistungen für die bedeutendsten Unternehmen in der Tschechischen Republik verantwortlich, von denen viele heute zu den wichtigsten Schlüsselkunden von ČD Cargo gehören. Bei ČD Cargo ist er seit 2010 tätig. Er durchlief mehrere Positionen; seit 2015 war er Direktor der Abteilung Rechnungswesen, seit 2020 Finanzdirektor. Am 1. 4. 2025 wurde er zum Mitglied des Vorstands von ČD Cargo gewählt und zugleich mit der Leitung des Finanzbereichs betraut.

Im Rahmen seiner beruflichen Weiterentwicklung absolvierte er erfolgreich die Qualifikationen und ist Mitglied der ACCA (Association of Chartered Certified Accountants) sowie der CIA (Certified Internal Auditor).

Martin Svojanovský

Vorstandsmitglied (seit 1. 6. 2022), Alter: 51 Jahre

Martin Svojanovský widmete der Bahn sein gesamtes Berufsleben. Nach erfolgreichem Abitur an der Industriemittelschule für Eisenbahnwesen in Letohrad – Fachbereich Verkehr/Transport nahm er am 1. 7. 1993 eine Tätigkeit als Transiteur in der Bahnstation Česká Třebová auf. 1994 begann er, als Fahrdienstleiter zu arbeiten. Diese Funktion übte er (in unterschiedlichen Stationen) bis 2005 aus, als er in die Betriebsstelle Česká Třebová als Verkehrsdispatcher wechselte. 2007 wurde er im Rahmen der Aufspaltung der Tschechischen Bahn zum Beschäftigten der ČD Cargo, wo er in der Betriebsstelle Česká Třebová nach und nach als Betriebs-, Kontroll- und schließlich als Zentraldispatcher tätig war. Hier erwarb er Erfahrungen mit der Steuerung des Betriebs von Güterfernzügen. Diese Betriebserfahrungen erweiterte er 2016/2017 im Rahmen seiner Tätigkeit als Manager des neu entstandenen Kundenzentrums. 2017 bis 2019 arbeitete er in leitenden Funktionen in der Betriebsstelle Česká Třebová zunächst als Gruppenleiter, später als Abteilungsleiter Betriebssteuerung. Vom 1. 4. 2019 bis 31. 5. 2022 war er mit der Funktion des Direktors der Betriebsstelle Česká Třebová beauftragt. Seit 1. 6. 2022 übt er die Funktion eines Vorstandsmitglieds der ČD Cargo aus und ist gleichzeitig im Rahmen des Unternehmens für die Leitung ihres Betriebsbereichs verantwortlich.

Aufsichtsrat

Mgr. Michal Krapinec

Vorsitzender des Aufsichtsrates (Mitglied seit 1. 9. 2022, Vorsitzender seit 1. 9. 2022), Alter: 39 Jahre

Michal Krapinec studierte Recht und Rechtswissenschaften an der Juristischen Fakultät der Karls-Universität zu Prag. Seine berufliche Karriere begann als Rechtsanwaltsanwärter. Bei der ČD Cargo war er in den Jahren 2012 bis 2017 beschäftigt, zunächst als Sekretär des Vorstandes und anschließend im Bereich Leitung und Verwaltung von Kapitalbeteiligungen. 2014 bis 2017 war er außerdem Vorstandsmitglied in der Aktiengesellschaft ČD Logistics. 2017 bis 2020 arbeitete er für die ČD als Direktor des Büros für Ökonomie und Informatik, Direktor des Bereichs Strategie und Verwaltung von Kapitalbeteiligungen und Direktor des Bereichs Projektbüro. 2020 wurde er Mitglied des Vorstandes und später Vorstandsvorsitzender und Generaldirektor der ČD Telematika. Im März 2022 wurde er Vorstandsvorsitzender und Generaldirektor der České dráhy. Seit 1. 9. 2022 ist er Vorsitzender des Aufsichtsrates der ČD Cargo.

Mgr. Ing. Jan Kasal

Aufsichtsratsmitglied (seit 16. 3. 2022), Alter: 74 Jahre

Jan Kasal studierte an der Tschechischen Technischen Hochschule (ČVUT) und arbeitete ab 1975 in den Maschinenwerken Žďárské strojírny als Entwickler. Von 1990 bis 2010 war er Abgeordneter des Tschechischen Nationalrates, anschließend des Abgeordnetenhauses des Parlaments der Tschechischen Republik für die christdemokratische KDU-ČSL. Ab 2011 arbeitete er bei der ČD Cargo, in den Jahren 2014 bis 2019 war er Mitglied des Aufsichtsrates der ČD Cargo, gleichzeitig in den Jahren 2014 bis 2018 Aufsichtsratsmitglied der Česká pošta. Seit dem 16. 3. 2022 ist er erneut Aufsichtsratsmitglied der ČD Cargo.

Tomáš Vrbík

Aufsichtsratsmitglied (seit 16. 3. 2022), Alter: 52 Jahre

Tomáš Vrbík absolvierte die Industriemittelschule für Chemie und studierte anschließend Andragogik an der Philosophischen Fakultät der Karls-Universität. Seine berufliche Laufbahn begann 1992 in der Pressesektion des Hauptbüros der Demokratischen Bürgerpartei (ODS), 1995 arbeitete er im Büro des Abgeordnetenhauses des Parlaments der Tschechischen Republik. 1996 bis 1998 und 2000 bis 2003 war er im privaten Sektor im Bereich Werbung und Public Relations tätig. Er war Stadtverordneter des Stadtbezirks Prag 2 und der Hauptstadt Prag, ab 2003 Abgeordneter im Parlament der Tschechischen Republik. Ab 2006 arbeitete er als Direktor des Kabinetts des Finanzministers und anschließend in den Jahren 2007 bis 2009 als Direktor des Büros des Stellvertreters des Innenministers für öffentliche Verwaltung, Informatik, Legislative und Archivwesen. 2010 wurde er zum Stellvertreter des Umweltministers ernannt. Ab 2012 war er Leiter der Berater von Premierminister Petr Nečas. 2014 bis 2021 übte er die Funktion des Sekretärs des Amtes der Wirtschaftskammer der Tschechischen Republik

aus. Im Januar 2022 wurde er zum Stellvertreter des Verkehrsministers der Tschechischen Republik ernannt. Seit 16. 3. 2022 ist er Mitglied des Aufsichtsrates der ČD Cargo.

Ing. Mgr. Drago Sukalovský

Aufsichtsratsmitglied (seit 16. 3. 2022), Alter: 63 Jahre

Ing. Mgr. Drago Sukalovský studierte an der Fakultät für Elektrotechnik der Technischen Hochschule in Brünn. Zunächst arbeitete er im volkseigenen Betrieb TOS Kuřim und später in weiteren Firmen als Programmierer bzw. Systemanalyst. Ab 1993 befasste er sich beruflich mit Public Relations und Marketing und war als PR-Berater tätig. 2008 bis 2012 studierte er Marketing an der Fakultät für Multimediastudien der Tomáš-Baťa-Universität in Zlín. 2002 wurde er Stadtverordneter von Kuřim, 2006 Stadtrat und 2010 Bürgermeister der Stadt Kuřim. Als Mitglied der Bewegung STAN wurde er 2012 in die Bezirksvertretung des Südmährischen Bezirks gewählt. Seit 16. 3. 2022 ist er Mitglied des Aufsichtsrates der ČD Cargo.

Petr Doležal

Aufsichtsratsmitglied (seit 1. 12. 2023, von der Belegschaft gewählt), Alter: 57 Jahre

Petr Doležal ist Absolvent der Berufsschule für Eisenbahnwesen in Chomutov, Fachbereich Mechaniker – Reparateur von Schienenfahrzeugen. Nach der Abschlussprüfung arbeitete er im Depot der Schienenfahrzeuge in Ústí nad Labem. Seit 1996 übte er die Tätigkeiten des Schienenfahrzeugmeisters aus und ergänzte seine Ausbildung an der Technischen Fachmittelschule in Prag, Fachbereich Verkehrsbetrieb mit Abitur. Derzeit ist er für die Ausübung der Tätigkeit als Vorsitzender der Gewerkschaften der Eisenbahnergewerkschaft Depot der Schienenfahrzeuge Ústí nad Labem und Vorsitzender des Ausschusses der Eisenbahnergewerkschaft im Reparaturzentrum für Schienenfahrzeuge (SOKV) Ústí nad Labem freigestellt.

Bc. Marta Urbancová

Aufsichtsratsmitglied (vom 1. 12. 2018 bis 30. 11. 2023 und seit 1. 12. 2023), Alter: 48 Jahre

(ab 1. 12. 2023 von den Mitarbeitern für eine weitere Amtsperiode wieder gewählt)

Marta Urbancová ist Absolventin der Fachmittelschule für Eisenbahnwesen in Šumperk, Fachbereich Eisenbahnverkehr. Nach dem Abitur im Jahr 1995 arbeitete sie in Ostrava als Zugvorbereiter, im Weiteren als Wagendisponent und Güterkassierer. Seit dem 1. 7. 2009 ist sie für die Ausübung der Tätigkeit als Sekretärin des Betriebsausschusses der Eisenbahnergewerkschaft bei der ČD Cargo freigestellt. 2012 schloss sie ein Hochschulstudium als Bachelor an der Schlesischen Universität Opava, Fachrichtung Sozialpolitik und Sozialarbeit, ab.

Prüfungsausschuss

Mgr. Oldřich Vojíř, Ph.D.

Vorsitzender des Prüfungsausschusses (Mitglied seit 15. 12. 2009, Vorsitzender seit 18. 2. 2010), Alter: 64 Jahre

Oldřich Vojíř ist Absolvent der Pädagogischen Fakultät der Jan-Evangelista-Purkyně-Universität in Ústí nad Labem sowie eines Promotionsstudiums an der Verkehrsfakultät der Universität Pardubice. Er war Abgeordneter im Parlament der Tschechischen Republik, leitete bzw. beaufsichtigte Vertriebs-, Energie- und Verkehrsunternehmen. Aktuell leitet er die Firma Enima pro, a.s., die auf Engineering und Werkausführung in den Bereichen Bauwesen, Elektrotechnik und Verkehrstechnik in Prag mit Niederlassungen in Ostrava und Most spezialisiert ist.

Ing. Libor Joukl

Mitglied des Prüfungsausschusses (seit 15. 12. 2009), Alter: 59 Jahre

Libor Joukl ist Absolvent der Fakultät für Maschinenbau an der Technischen Hochschule Brünn. 1989 trat er eine Stelle bei ŽĎAS in Žďár nad Sázavou an, wo er sich mit der Konstruktion und Projektierung im Investitionsbau befasste. 1991–1992 arbeitete er als selbstständiger Mitarbeiter in der Werbeagentur PENTA Žďár nad Sázavou. Ab 1992 war er selbstständig. 1994–2000 arbeitete er als Produktionsmanager bei JMZ-CATONEX, s.r.o. 2000 wurde er Geschäftsführer und Direktor der Firma APOLY, s.r.o. in Přibyslav. Ab 2002 saß er im Stadtrat von Přibyslav. 2003–2006 war er Mitglied des Aufsichtsrates der MERO, a.s. in Kralupy nad Vltavou und von 2004 bis 2006 ihr stellvertretender Vorsitzender. Von 2004 war er Mitglied der Vertretung des Bezirks Vysočina und wurde im November 2008 Stellvertreter des Bezirkshauptmanns von Vysočina für Verkehr und Vermögen. Aktuell arbeitet er als Stellvertreter für Investitionsfragen bei der Direktion der Straßenverwaltung des Bezirks Vysočina.

Ing. Miroslav Zámečník

Mitglied des Prüfungsausschusses (seit 15. 12. 2009), Alter: 63 Jahre

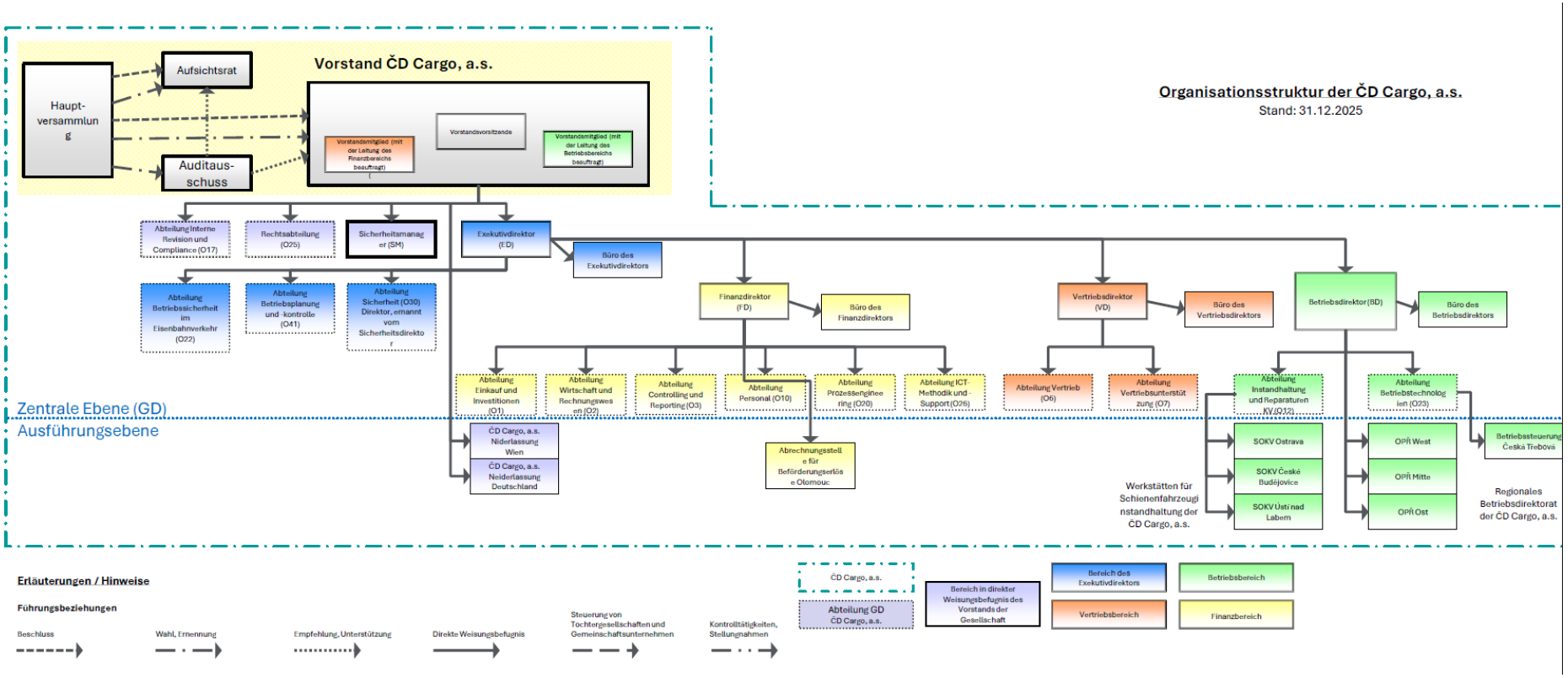
Miroslav Zámečník ist Absolvent der Hochschule für Ökonomie in Prag und Pew Fellow an der School of Foreign Service, Georgetown University in Washington. 1990–1993 war er als Berater des föderalen Finanzministers und später als Leiter des Zentrums für Wirtschaftsanalyse der Kanzlei des Präsidenten Václav Havel tätig. 1994–1998 vertrat er die Tschechische Republik bei der Weltbank in Washington. Seit 2001 ist er als unabhängiger Wirtschaftsberater mit Spezialisierung auf die Umstrukturierung von Unternehmen tätig. Er war Mitglied des Nationalen Wirtschaftsrates der Regierung.

Änderungen in der Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Am 1. April 2025 beschloss die Gesellschaft České dráhy, a.s., als alleiniger Aktionär der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., in Ausübung der Befugnisse der Hauptversammlung, die Abberufung von Herrn Zbyszek Wacławik aus der Funktion eines Vorstandsmitglieds der ČD Cargo, a.s. mit Wirkung zum

1. April 2025; zugleich beschloss sie die Bestellung von Ing. Robert Heděnec in die Funktion eines Vorstandsmitglieds der ČD Cargo, a.s. mit Wirkung zum 1. April 2025. Mit Wirkung zum 31. Oktober 2025 trat Ing. Tomáš Tóth von der Funktion des Vorstandsvorsitzenden und Generaldirektors der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., zurück. Mit Wirkung zum 5. Januar 2026 trat Herr Tomáš Vrbík von der Funktion eines Aufsichtsratsmitglieds der ČD Cargo, a.s., zurück. Am 20. Januar 2026 bestellte die Gesellschaft České dráhy, a.s. Ing. Radim Ječný, Ph.D., in die Funktion des Vorsitzenden und Vorstandsmitglieds der ČD Cargo, a.s., mit Wirkung zum 1. Februar 2026.

7 Organisationsstruktur der ČD Cargo, a.s., Stand 31. 12. 2025



6 Auslandsniederlassungen

Die Gesellschaft verfügt über zwei Auslandsniederlassungen.

ČD Cargo, a.s.
Niederlassung Wien
Lemböckgasse 59/16,
1230 Wien

ČD Cargo, a.s.
Niederlassung Deutschland
Niddastraße 98-102
60329 Frankfurt am Main

9 Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2025 setzte die Gesellschaft die F&E-Aktivitäten zur Implementierung von KI in die Prozesse von ČD Cargo fort. KI trägt dabei zur Beschleunigung administrativer Tätigkeiten und der Datenerfassung bei und wird schrittweise auch für den Einsatz in den Schlüsselprozessen der Gesellschaft verifiziert.

Im Berichtszeitraum wurden keine neuen F&E-Aktivitäten entwickelt.

10 Bericht des Vorstandes über die Geschäftsentwicklung und Vermögenslage der ČD Cargo, a.s. im Zeitraum 1. 1. 2025 – 31. 12. 2025

Betrieb des Güterverkehrs

Güterverkehr

Im Jahr 2025 wurden mit Zügen von ČD Cargo 52,7 Mio[1]. Tonnen Güter transportiert. Das sind rund 430 Tsd. Tonnen mehr als im Jahr 2024, zugleich jedoch 3,2 Mio. Tonnen weniger als im Jahr 2023. Positiv ist, dass sich beide unserer Niederlassungen – in Österreich und in Deutschland – gut entwickelten: Das Volumen ihrer eigenen Geschäfte stieg im Jahresvergleich um rund 580 Tsd. Tonnen. Insgesamt wurden im Ausland mit Zügen von ČD Cargo 16,6 Mio. Tonnen Güter transportiert – zum Vergleich: Im Jahr 2020 waren es lediglich 4 Mio. Tonnen. Die Tochtergesellschaft CD Cargo Poland erreichte einen neuen Jahresrekord von 6 Mio. Tonnen transportierter Güter.

Was die Güterarten betrifft, wurde das Ergebnis des Jahres 2024 im Segment des kombinierten Verkehrs am deutlichsten übertroffen – es gelang uns, nahezu 800 Tsd. Tonnen Güter mehr zu transportieren. Am anderen Ende „der Rangliste“ stand die Warengruppe Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse: Von diesen Gütern wurden im Jahr 2025 im Jahresvergleich um 630 Tsd. Tonnen weniger befördert.

Der Anteil der inländischen Transporte ging erneut um einen weiteren Prozentpunkt zurück. Ebenfalls verringerte sich der Anteil des Einzelwagenverkehrs und des Verkehrs in Wagengruppen; in diesem Segment transportierten wir im Jahr 2025 um 1,1 Mio. Tonnen weniger. Dieser Rückgang ist einerseits auf das geringere Interesse seitens der Kunden zurückzuführen, andererseits auch auf eine gesteuerte Erhöhung der Preise bei einigen stark verlustbringenden Geschäftsfällen, bei denen die Verluste langfristig nicht mehr aus dem Segment der Ganzzüge quersubventioniert werden konnten.

Die Umsatzerlöse aus dem Güterverkehr erreichten im Jahr 2025 nahezu 13 Mrd. CZK, was im Vergleich zu 2024 einem Plus von rund 470 Mio. CZK entspricht.

Die europäische Metallurgie befindet sich seit Langem in einer Krise, und das Jahr 2025 war für die tschechische Metallurgie eines der schwierigsten in der modernen Geschichte. Als einziges integriertes Hüttenwerk in der Tschechischen Republik blieben die Třinecké železárny bestehen; sie gehörten im vergangenen Jahr zu den TOP-Kunden von ČD Cargo – nicht nur in der Warengruppe „Eisen und Maschinenbauprodukte“. In dem ehemaligen Hüttenwerk Liberty Steel in Ostrava waren lediglich Teile der Weiterverarbeitung in Betrieb. In diesem Zusammenhang konnten wir uns bei Lieferungen von Brammen und anderen Hüttenhalbzeugen aus baltischen Häfen durchsetzen. Neu gewannen wir zudem eine Reihe von Spottransporten von Eisenschrott, beispielsweise nach Italien.

[1] Verkehrsleistungen von ČD Cargo und Eigenverkehre der Niederlassungen

Die Ergebnisse in der Warengruppe Baustoffe waren im Jahr 2025 nicht zufriedenstellend. In der von Heidelberg Materials ausgeschriebenen Ausschreibung gelang es uns nicht, alle Transporte zu verteidigen; dies ist unter anderem eine Folge des Kapazitätsüberhangs bei anderen Verkehrsunternehmen aufgrund des allgemeinen Nachfragerückgangs. Der starke Wettbewerb war auch ein Grund dafür, dass der Plan für Transporte im Zusammenhang mit Baumaßnahmen während Streckensperrungen nicht erfüllt wurde. Zu den interessanten Geschäftsfällen zählen beispielsweise der Export von Schotter aus Zlatá Koruna nach Österreich oder Zementtransporte von Blažovice nach Plzeň für die Modernisierung der Autobahn D5.

Das Jahr 2025 war vermutlich das letzte, in dem es gelang, mehr als 7 Mio. Tonnen Braunkohle zu transportieren. In Verbindung mit der ambitionierten Politik des Green Deals sinkt das Interesse an diesem Brennstoff dauerhaft, und eine Reihe von Heizkraftwerken stellt auf die Verbrennung von Erdgas oder Biomasse um. Biomasse transportierten wir im Herbst des vergangenen Jahres in Innofreight-Aufbauten in ein Heizkraftwerk in Brno. In der Warengruppe Steinkohle und Koks wurden die Lieferungen für alle bedeutenden Kunden reibungslos realisiert. Interessant war auch der Export von Steinkohle in die Ukraine. Einfluss auf die Ergebnisse dieser Warengruppe hatten zudem Probleme bei der Förderung in polnischen Bergwerken.

Mit der Beförderung von nahezu 5 Mio. Tonnen Gütern wurde das Ergebnis des Jahres 2024 in der Warengruppe Chemie und flüssige Kraftstoffe übertroffen. Die Lieferungen von Kraftstoffen – insbesondere im Import aus Deutschland – lagen deutlich über den geplanten Werten. Eine der Ursachen dieses Erfolgs ist der Einsatz eigener Kesselwagen für Transporte von Kraftstoffen. Leider gingen die Transporte von Gasen und weiteren chemischen Produkten zurück.

Der deutliche Rückgang in der Warengruppe Holz und Papiererzeugnisse war durch mehrere Faktoren bedingt. Die Borkenkäferplage ist zu Ende, und die Holzernte kehrte auf das ursprüngliche Niveau zurück bzw. erfolgte in geringerem Umfang. Aufgrund steigender Kosten waren wir im Laufe des Jahres gezwungen, Verhandlungen mit unseren Geschäftspartnern aufzunehmen und die nicht profitablen Preise für Holztransporte zu erhöhen. Dies führte dazu, dass ein Teil der Transporte auf die Straße oder zu anderen Verkehrsunternehmen wechselte. Dies gilt auch für Transporte von Holzhackschnitzeln zu Papierfabriken in Štětí, für die eine andere Technologie eingesetzt wurde.

Im Jahresvergleich war die Situation in der Warengruppe Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse sehr ungünstig. Der Getreidehandel kam im vergangenen Jahr nahezu zum Erliegen, und trotz einer guten Ernte sank die Nachfrage nach Getreidetransporten sowohl im Export als auch im Transit durch die Tschechische Republik drastisch. Diese Situation wirkte sich auch auf unsere Tochtergesellschaften in der Slowakei und in Ungarn negativ aus. Im Jahr 2025 wurde die Produktion in der Zuckerfabrik in Hrušovany nad Jevišovkou eingestellt, für die wir Transportleistungen von bis zu 150 Tsd. Tonnen Zuckerrüben pro Jahr erbracht hatten.

Die Lage in der Warengruppe Sonstiges war über das gesamte Jahr hinweg stabil. Traditionell beteiligten wir uns an Transporten von Soldaten und Technik der Armee der Tschechischen Republik zu militärischen Übungen im Inland und Ausland. Auch bei frostigem Wetter bewältigten wir

erfolgreich die Rotationen von Einheiten der AČR im Baltikum. Parallel liefen auch „scharfe“ Transporte militärischer Technik und Materials im Rahmen der Hilfe für die Ukraine. Beobachtet wurden zudem Transporte schwerer Transformatoren. Wir nahmen Transporte der Einheiten NIM Express aus Deutschland zur Generalüberholung nach Šumperk auf; zum Prüfring bei Velim brachten wir unter anderem eine Garnitur der Sofioter Metro. Zudem stieg das Interesse an Überführungen von Wagen in Depots im Zusammenhang mit dem gesamteuropäischen Rückgang der per Bahn transportierten Mengen.

Der kombinierte Verkehr befindet sich im Aufwind, und ČD Cargo „reitet“ auf der Welle des Interesses an diesem Segment. Ein wichtiges Ereignis war die Übernahme der Traktion von Containerzügen der Firma Maersk in Deutschland, die wir auch dank der Qualität und Umfassendheit der Dienstleistungen unserer deutschen Niederlassung gewinnen konnten. Diese trug in erheblichem Maße auch zur weiteren Entwicklung der Zusammenarbeit mit der Firma Metrans bei. Mit unseren Lokomotiven waren wir daher regelmäßig auf Zügen dieses Operators in Hamburg und seit Herbst auch in Bremerhaven zu sehen. Zu Beginn des Jahres wurde der Bau des Terminals des kombinierten Verkehrs in Nymburk feierlich aufgenommen.

Eine ähnlich vielversprechende Warengruppe ist derzeit Automotive. Mit Ausnahme des Werks Hyundai in Nošovice blieb die Produktion in allen Automobilwerken über das ganze Jahr hinweg stabil. Wie im kombinierten Verkehr gelang es uns, nicht nur die Streckensperrungen im Elbtal und die Verkehre auf deutscher Seite zu bewältigen, sondern auch die Sperrung auf der Strecke Týniště nad Orlicí – Solnice, bei der wir eine Ersatzverladung im Bahnhof Borohrádek sicherstellten. Wir realisierten Testtransporte aus dem Werk KIA nach Kaunas im Transit durch die Tschechische Republik, und in Zusammenarbeit mit der österreichischen Niederlassung gelang es, neue Kunden zu gewinnen, für die wir Autotransporte vollständig außerhalb der Tschechischen Republik organisieren – beispielsweise von Trnava nach Italien.

Betriebssteuerung

Die Betriebssteuerung von ČD Cargo erfolgt auf drei grundlegenden Ebenen – der Planungs-, Steuerungs- und Ausführungsebene. Die Planungsaufgaben werden durch die Abteilung Betriebstechnologien sowie durch die Abteilung Betriebsplanung und -kontrolle gewährleistet. Die Abteilung Betriebstechnologien stellt für die Durchführung der Transporte in Zusammenarbeit mit den einzelnen Betriebsstellen die Vorbereitung der Betriebstechnologien sicher, die anschließend von der Abteilung Betriebsplanung und -kontrolle für die konkrete Planung der Transporte gemäß den Kundenanforderungen genutzt werden. Die Umsetzung der Planung erfolgt durch die steuernde Einheit, die Betriebsstelle Česká Třebová (ŘP ČT). In den Zuständigkeitsbereich der Betriebsstelle Česká Třebová fällt ebenfalls die Sicherstellung von Sondertransporten sowie die Abstimmung der Beförderung außergewöhnlicher Sendungen. Die ausführende Komponente sind die regionalen Betriebsdirektionen von ČD Cargo, die der Betriebsstelle Česká Třebová betrieblich unterstellt sind, sowie die von ihnen geführten Betriebsstellen. Zum 1. Januar 2026 entstand als neue Einheit der Organisationsstruktur die Einheit „Steuerung der Lokomotivmannschaften“ mit dem Ziel, die mit

Lokführern zusammenhängenden Agenden unter einer Organisationseinheit (JOS) zu bündeln. Im Laufe des Jahres 2025 kam es zu einer Anpassung der Struktur der drei regionalen Betriebsdirektionen, wobei die Gruppen Technologie, Lokomotivmannschaften, Personal und Wirtschaft in die kompetenzentsprechenden Abteilungen der Generaldirektion sowie in die neue Organisationseinheit zentralisiert wurden. Die Hauptaufgabe der regionalen Betriebsdirektionen besteht nun in der Umsetzung, Steuerung sowie in der betrieblich-wirtschaftlichen Aufsicht über die Nutzung der zugewiesenen Kapazitäten, die Durchführung der örtlichen Rangierleistungen und die Bedienung von Rangier-/Manipulationsstellen in den betroffenen Bedienungsgebieten. Das Ergebnis der Zusammenarbeit aller drei genannten Hauptbetriebskomponenten – Planung, Steuerung und Ausführung – ist die durchschnittliche Durchführung von etwa 3 100 Zügen pro Woche (ohne Leerfahrten). Im Laufe des Jahres wurde das Projekt zur Erhöhung der Mobilität und Flexibilität der Betriebsmitarbeitenden fortgeführt. Weiterentwickelt wurde das Projekt der Flexi-Lokführer (früher sogenannte Superlokführer), deren Anzahl sich mit leichten Schwankungen bei rund 70 bewegt. Im Jahr 2025 wurde zudem der Einsatz sogenannter mobiler Teams ausgeweitet: Dabei sind die Betriebsmitarbeitenden nicht primär einer einzelnen Betriebsstelle zugeordnet, sondern können – dank eines zugewiesenen Dienstfahrzeugs – entsprechend den aktuellen Kundenanforderungen die Abfertigung von Zügen an mehreren Orten innerhalb des jeweiligen Bezirks sicherstellen.

Die Auslandsniederlassungen setzen für die Durchführung der Transporte eigene Lokführer, Lokführer von Personalagenturen sowie Lokführer von ČD Cargo im grenzüberschreitenden Verkehr ein. Die Anzahl dieser Lokführer, die über Qualifikationen für den Einsatz in mehreren Ländern verfügen, wird kontinuierlich ausgebaut und schrittweise erhöht. Die Dispatchersteuerung der Niederlassungen von ČD Cargo erfolgt durch die Dispositionsgruppe „Dispo“, die in engem Kontakt mit der Betriebsstelle Česká Třebová steht – insbesondere mit den Dispositionsstellen Děčín und Břeclav.

Eisenbahnsicherheit

Im Bereich der Betriebssicherheit verzeichnete ČD Cargo im Jahr 2025 mehrere bedeutende Ereignisse. Der Jahresbeginn stand im Zeichen der Aufnahme des ausschließlichen ETCS-Betriebs auf ausgewählten Korridorstrecken der Eisenbahnverwaltung (Správa železnic). Am 31. Januar 2025 wurde durch die Ausstellung eines aktualisierten Einheitlichen Sicherheitszertifikats seitens der Europäischen Eisenbahnagentur der Umfang der Genehmigung zur Durchführung von Eisenbahnverkehr um den Grenzabschnitt von Österreich nach Slowenien erweitert. Im gesamten Jahr 2025 fanden zudem intensive Vorbereitungen im Zusammenhang mit Änderungen der grundlegenden Vorschriften der Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) sowie der darauf aufbauenden Normen von ČD Cargo bzw. der zugehörigen Applikationen statt. Im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter (RID) reagierte ČD Cargo aktiv auf die Entgleisung eines Zuges eines anderen Verkehrsunternehmens, der Benzol beförderte, indem Präventionsmaßnahmen ergriffen wurden, die sowohl auf die Minimierung vergleichbarer Unfälle als auch auf die Eliminierung möglicher Folgen ausgerichtet sind.

Im Jahr 2025 verzeichnete ČD Cargo in den Ländern seiner Tätigkeit insgesamt 200 nach gemeinsamen Regeln kategorisierte Unfälle und Vorfälle. Davon ereigneten sich 170 Fälle auf dem Gebiet der

Tschechischen Republik, 9 Fälle in Österreich und 21 Fälle in Deutschland. ČD Cargo trug bei 121 dieser Unfälle und Vorfälle die Verantwortung oder Mitverantwortung. Der Gesamtschaden aller Ereignisse im Jahr 2025 überstieg den Betrag von 115 Millionen CZK. Dabei handelt es sich um eine Schätzung der Schäden unabhängig vom Verursacher. Für Ereignisse mit Verantwortung oder Mitverantwortung von ČD Cargo wird der Schaden auf nahezu 39 Millionen CZK geschätzt.

Im Bereich der präventiven Tätigkeit und der Kontrolle wurden im Laufe des Jahres 2025 geplante interne Audits der SMS-Tätigkeiten in den einzelnen organisatorischen Einheiten der ČD Cargo durchgeführt (z. B. OPŘ OST, OPŘ Mitte, Betriebsstelle Česká Třebová u. a.). Ziel dieser Audits war es, die Einhaltung der festgelegten Regeln der einzelnen Teilprozesse des Sicherheitsmanagementsystems systematisch zu überprüfen und auf Grundlage der Feststellungen Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands zu ergreifen. Neu wurde als eine der präventiven Sicherheitsmaßnahmen eine kommissionelle Überprüfung der Kenntnisse der Triebfahrzeugführer auf einem Führerstand- und ggf. auch auf einem Tischsimulator eingeführt.

Informationen über den Zustand der Vermögenswerte

Immobilienvermögen von ČD Cargo

Neben den üblichen grundlegenden Produktionsmitteln wie beispielsweise Eisenbahnfahrzeugen besitzt die Gesellschaft ČD Cargo auch Immobilienvermögen. Ohne dieses wäre die unternehmerische Tätigkeit des Unternehmens eingeschränkt, weshalb es als strategisch bedeutsam betrachtet werden kann. Im Katasteramt der Tschechischen Republik sind im Eigentum von ČD Cargo insgesamt 227 Gebäude und 277 Grundstücke eingetragen. Die jährlichen Veränderungen ergeben sich entweder durch die Zusammenlegung einzelner Gebäude oder Grundstücke zu einer logischen Einheit, den Abriss nicht benötigter und ungenutzter Bauten oder die Bereinigung bislang ungeklärter Eigentumsverhältnisse. Die bebaute Fläche der Gebäude beträgt nahezu 122 000 m². Die Gesamtfläche der Grundstücke beläuft sich auf 968 000 m² (einschließlich der bebauten Flächen).

Im Zusammenhang mit der Änderung der Lizenz zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs werden seit dem Jahr 2015 Steuererklärungen zur Grundsteuer für sämtliche Grundstücke und Gebäude im Eigentum von ČD Cargo abgegeben. Zuvor wurden Grundsteuererklärungen nur für jene Immobilien abgegeben, die nicht unmittelbar mit der Tätigkeit im öffentlichen Interesse zusammenhingen oder zumindest teilweise vermietet waren. ČD Cargo zahlte an die zehn zuständigen Finanzämter einen Gesamtbetrag in Höhe von 9,571 Millionen CZK an Grundsteuer.

Fahrzeugpark, Fahrzeugbewirtschaftung

Zum 31. Dezember 2025 verfügte ČD Cargo zur Sicherstellung des Güterzugbetriebs über einen Fahrzeugbestand von 772 Triebfahrzeugen, davon 93 Lokomotiven, die im Rahmen von Finanzleasing angeschafft wurden. Für Transportleistungen wurden 701 eigene Lokomotiven eingesetzt. Der Güterwagenpark umfasste zum gleichen Stichtag insgesamt 17 827 eigene Güterwagen (einschließlich Leasing) verschiedener Bauarten. Von diesem Gesamtbestand waren 13 746 eigene Wagen einsatzfähig. Je nach Bedarf wurde der Fahrzeugpark durch eine Gruppe angemieteter Wagen in einer

durchschnittlichen Anzahl von 3 111 Wagen sowie durch bis zu 41 interoperable Lokomotiven ergänzt (einschließlich langfristiger und kurzfristiger Mieten).

Im Laufe des Jahres 2025 wurden aufgrund von physischem Verschleiß, technischer Überalterung und schlechtem technischen Zustand mehr als 1 300 Wagen verschrottet. Zudem wurden 115 Wagen verkauft. Im Jahr 2025 kam es zur physischen Verschrottung von 51 Lokomotiven, weitere 12 Lokomotiven wurden verkauft. Geeignete Ersatzteile aus den ausgemusterten Fahrzeugen wurden für Reparaturen anderer Fahrzeuge wiederverwendet.

Die Instandhaltung und Reparatur der Eisenbahnfahrzeuge wurde überwiegend in den eigenen Werkstätten von ČD Cargo sowie durch externe vertragliche Kapazitäten durchgeführt. Im Jahr 2025 wurden insgesamt 2 760 Güterwagen periodischen Instandhaltungsmaßnahmen unterzogen (davon 353 Revisionen und 2 407 technische Kontrollen) sowie 39 Lokomotiven (davon 28 Revisionen im Umfang R1 bis R3 und 11 Revisionen im Umfang D1 bis D3).

Im Jahr 2025 wurde der Triebfahrzeugpark von ČD Cargo um zehn interoperable Lokomotiven der Reihe 388 erweitert. Zudem wurde eine modernisierte Lokomotive der Reihe 742.71 ausgeliefert, womit die dritte Tranche des Auftrags zur umfassenden Modernisierung von bis zu 50 Diesellokomotiven dieser Baureihe begonnen wurde; die Modernisierung umfasst auch die Ausrüstung mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS. Der Teil des Projekts zur Ausrüstung der Lokomotiven der Reihe 742.71 mit dem mobilen Teil des ETCS wird durch das Finanzierungsinstrument „Connecting Europe Facility“ (CEF) der Europäischen Union mitfinanziert. Darüber hinaus wurde der Lokomotivpark um neun Lokomotiven der Reihe 163 erweitert, die von der Muttergesellschaft České dráhy übernommen wurden.

Im Jahr 2025 wurden Projekte zur nachträglichen Ausrüstung von Lokomotiven mit ETCS (sog. Retrofitting) fortgeführt. Dies betraf die Baureihen 240, 242, 363.5, 742.7, 753.6 und 753.7. Die Projekte für die Reihen 240, 242 (teilweise), 363.5 und 742.7 werden durch das CEF-Programm der EU mitfinanziert. Im Rahmen der Implementierung von ETCS in Lokomotiven der Reihen 242 (teilweise), 753.6 und 753.7 erhält ČD Cargo finanzielle Unterstützung aus dem Operationellen Programm Verkehr; die Projekte werden somit durch die Europäische Union (Kohäsionsfonds) kofinanziert.

Im Bereich langfristiger Mietverträge für interoperable Lokomotiven waren zum Jahresende 2025 insgesamt 23 Lokomotiven der Reihen 186, 187, 189, 193 und 248 angemietet. Je nach betrieblichem Bedarf werden diese langfristigen Mieten durch kurzfristige sogenannte „Ad-hoc-Mieten“ dieser Triebfahrzeugkategorie ergänzt.

Zur Erfüllung europäischer Vorschriften über den Einsatz sogenannter „leiser Wagen“ verfügte ČD Cargo Ende 2025 über 15 504 Wagen, die für den „leisen“ Betrieb zugelassen sind (mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüstet). Damit ist der geschäftliche Bedarf an Wagen mit „leisen Bremssohlen“ abgedeckt.

Im Bereich der Bewirtschaftung des Güterwagenparks wurde und wird auch in den kommenden Jahren ein besonderes Augenmerk auf die Planung und Nutzung der Wagenkapazitäten gelegt, mit dem Ziel, Ineffizienzen im Transport sowie in der Wagenbewirtschaftung zu minimieren. Dies betrifft

insbesondere Wagenreihen, die für Güterarten bestimmt sind, bei denen in der jüngeren Zeit ein Rückgang der Transportvolumina verzeichnet wird.

Vermietung von Eisenbahnfahrzeugen

Eine der bedeutenden kommerziellen Tätigkeiten im Bereich der sonstigen Geschäftsfelder ist die Vermietung von Eisenbahnfahrzeugen in Form von langfristiger und kurzfristiger Vermietung. Im Rahmen der langfristigen Vermietung werden unseren Partnern Triebfahrzeuge zur Verfügung gestellt, die für den Einsatz in bestimmten Gebieten außerhalb der Tschechischen Republik angepasst sind. Bei der kurzfristigen Vermietung von Triebfahrzeugen handelt es sich um deren Einsatz für bestimmte Teilleistungen außerhalb unserer Infrastruktur im Rahmen konkreter Geschäftsaufträge, wobei es sich in der Regel um interoperable Lokomotiven handelt. Triebfahrzeuge werden primär innerhalb der ČD-Cargo-Gruppe vermietet; dabei handelt es sich insbesondere um Lokomotiven der Baureihen 130, 163, 181, 230, 240, 363, 363.5, 742 und 753.7.

Im Bereich der Vermietung von Güterwagen bieten wir unseren Kunden sowohl langfristige als auch kurzfristige bzw. wiederholte Vermietungen von Wagen zur Sicherstellung entsprechender Geschäftsfälle an. Für diesen Zweck werden Wagen aus der nicht fest zugeordneten Gesamtkapazität verwendet. Wir bieten die Vermietung der meisten Wagengattungen an, einschließlich Kesselwagen, und bemühen uns auch um die Zusammenarbeit an Projekten zur Nutzung nicht betriebsfähiger Wagen. Im Jahr 2025 wurden durchschnittlich 1 623 Güterwagen (im Rahmen von Kurzzeit- und Langzeitmietverträgen) vermietet. Immer häufiger werden freie Fahrzeugkapazitäten zur Realisierung von Geschäftsaufträgen in Zusammenarbeit mit unseren Tochtergesellschaften genutzt, insbesondere im Rahmen der gemeinsamen Expansion auf ausländischen Märkten.

Querschnittsaktivitäten

Marketing- und Kommunikationsaktivitäten

Die Marketing- und Kommunikationsaktivitäten von ČD Cargo konzentrieren sich auf die Verkaufsförderung der angebotenen Dienstleistungen, auf die Schaffung eines positiven Unternehmensimages, die Steigerung der Markenbekanntheit, die Ansprache potenzieller Bewerber sowie auf die Förderung der Effizienz und Nachhaltigkeit des gesamten Sektors des Schienengüterverkehrs.

Das Jahr 2025 war im Bereich der Messeveranstaltungen vergleichsweise reich an Aktivitäten. Aus dieser Perspektive war Anfang Juni die Teilnahme an der renommierten Fachmesse Transport Logistic in München von zentraler Bedeutung, auf der wir ein breites Spektrum unserer Dienstleistungen präsentierten – mit besonderem Akzent auf die internationale Präsenz der ČD-Cargo-Gruppe. Es folgte die Messepräsentation auf der vierten Ausgabe der internationalen Eisenbahnmesse Rail Business Days in Ostrava. ČD Cargo gehörte erneut zu den größten Ausstellern und präsentierte sich traditionell mit einer designorientierten Messeexposition, die sich vor allem an ein breites Fach- und Laienpublikum, Geschäftspartner sowie Studierende richtete. Jüngere Besucher wurden vom Spiel- und Präsentationswagen auf dem Außengelände angezogen. Dort fand auch die feierliche Präsentation der

Lokomotive Vectron 383.022 statt, die mit einer Sonderbeklebung versehen war, welche an die enge Verbundenheit von Eisenbahn und Industrie erinnerte. Großen Anklang fand zudem die Teilnahme am Hauptprogrammblock der Begleitkonferenz der Messe Rail Business Days mit dem interessanten Thema „Schwere Zeiten der Industrie in der Tschechischen Republik und der Einfluss auf den Güterverkehr".

Ende September fand in Gdańsk die Messe TRAKO statt. Nach Polen reisten mehr als 600 Aussteller aus 30 Ländern an, und die Messe selbst wurde von mehr als 25 000 Besuchern besucht. Auch die ČD-Cargo-Gruppe hinterließ auf der diesjährigen Messe eine deutliche Spur, da der polnische Markt für die Gruppe ein erhebliches Potenzial darstellt.

An die Jubiläumsausgabe der 20. Geschäftskonferenz von ČD Cargo schloss sich ein Kundentreffen in einem neuen eintägigen Konzept an. Die Bedeutung eines solchen Treffens wurde im Jahr 2025 auch dadurch unterstrichen, dass der europäische Markt des Eisenbahngüterverkehrs in dieser Zeit erhebliche Veränderungen durchläuft, die sich selbstverständlich auch auf die Tätigkeit und Dienstleistungen von ČD Cargo auswirken. Über die Restrukturierung der Gesellschaft wurde bereits viel geschrieben, den Kunden musste jedoch erneut detailliert erläutert werden, warum wir einzelne Schritte setzen und welche Hauptziele dieser Prozess verfolgt.

Zu den Veranstaltungen für die breite Öffentlichkeit, an denen sich ČD Cargo beteiligte, zählen beispielsweise der Nationale Tag der Eisenbahn in Česká Třebová oder das Festival der Dampflokomotiven in Benešov. Nicht weniger bedeutend war auch der traditionelle Tag der offenen Tür im Reparaturzentrum für Schienenfahrzeuge (SOKV) České Budějovice.

Zur Präsentation ihrer Dienstleistungen und zur Kommunikation bedeutender Ereignisse nutzte ČD Cargo ihre Webseite. Diese kann sich seit dem 27. August 2025 mit einem vollständig neuen Erscheinungsbild präsentieren. Das Hauptziel bei der Erstellung der neuen Webseite war ein Redesign, das eine verbesserte Navigation und Übersichtlichkeit umfasst und den Besuchern die Suche nach dem Erforderlichen erleichtert. Ein weiterer Grund für das Redesign war die Senkung der Kosten für Betrieb und Wartung der Webseite. Das Redesign ist nicht nur eine kosmetische Änderung oder ein neues „Outfit", sondern ein komplexer Prozess, der neben der optischen Anpassung auch die Verbesserung der Struktur, der Funktionalitäten und des gesamten Nutzererlebnisses umfasste. Die Inhalte der Seiten sind knapper und prägnanter; Besucher finden sich besser zurecht – insbesondere bei Kontakten zu den Business Managern sowie in der Übersicht unseres Dienstleistungsangebots.

Über das Facebook-Profil wurde die breite Öffentlichkeit angesprochen – einschließlich Eisenbahnfans. Das ČD-Cargo-Profil auf der Plattform X diente vor allem der Kommunikation mit Stakeholdern und Journalisten. Erfolgreich weiterentwickelt wurde auch der YouTube-Kanal. All diese Aktivitäten verfolgten das übergeordnete Ziel, ČD Cargo als stabilen, zuverlässigen und modernen europäischen Verkehrsdienstleister sowie nicht zuletzt als seriösen Arbeitgeber zu präsentieren. Nicht weniger bedeutend war die PR-Präsentation in fachspezifischen Print- und Online-Medien. Nicht zu vergessen ist auch die Relevanz interner Kommunikationsmaßnahmen, bei denen seit Jahren das Mitarbeitermagazin „Cargovák" ein zentrales Instrument darstellt.

Forschung, Entwicklung und Zusammenarbeit mit Schulen

Im Jahr 2025 kooperierte ČD Cargo weiterhin mit Hochschulen, vor allem mit verkehrsorientierten. Konkret handelte es sich um die Universität Pardubice – Jan-Perner-Verkehrsfakultät, die Technische Universität in Prag (ČVUT) – Fakultät für Verkehrswesen, die Hochschule für Logistik in Přerov (Vysoká škola logistiky o.p.s.), die Hochschule für Technik und Wirtschaft in České Budějovice sowie – aus dem Ausland – um die Universität Žilina – Fakultät für Verkehrsbetrieb und Verkehrswirtschaft (Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov). ČD Cargo bietet Studierenden Themen für Bachelor- und Masterarbeiten an, die eine Verbindung von theoretischem Wissen mit praktischer Anwendung sowie mit Forschung und Entwicklung im Verkehrsbereich ermöglichen. Diese Themen sind so konzipiert, dass ihre Schlussfolgerungen und Lösungsvorschläge in der Praxis umgesetzt werden können. Studierende haben außerdem die Möglichkeit, eigene Themenvorschläge zu unterbreiten und ihre Arbeiten mit Fachleuten aus dem Unternehmen zu konsultieren. Im Rahmen der vertraglichen Zusammenarbeit mit den Hochschulen nehmen Vertreter von ČD Cargo an Karrieretagen teil; für Studierende werden thematische Fachvorträge aus dem Bereich Verkehrswesen sowie Gruppenexkursionen an unseren Facharbeitsplätzen organisiert. Ausgewählten Studierenden wird zudem ermöglicht, Fachpraktika sowohl in betrieblichen als auch in administrativen Bereichen von ČD Cargo zu absolvieren.

Im Rahmen der Stärkung der internationalen Zusammenarbeit und des Erfahrungsaustauschs organisiert ČD Cargo seit 2025 gemeinsam mit der internationalen Organisation Forum Train Europe (FTE) Praktika, die insbesondere für Absolventinnen und Absolventen europäischer Hochschulen bestimmt sind.

Die Zusammenarbeit mit weiterführenden Schulen wurde im Jahr 2025 ebenfalls fortgesetzt – mit einer Partnerschule und fünfzehn vertraglich gebundenen Schulen. Der Schwerpunkt dieser Zusammenarbeit lag insbesondere in der Sicherstellung von Fachpraktika für Schülerinnen und Schüler an unseren betrieblichen Arbeitsplätzen. Während der Praktika machten sich die Schülerinnen und Schüler mit den Arbeitsabläufen und den eingesetzten Technologien vertraut. Gemeinsam mit den Schulen wurden zudem thematische Exkursionen durchgeführt. Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen bot die Gesellschaft die Möglichkeit, im Rahmen des Stipendienprogramms „Go Your Way“ von ČD Cargo finanzielle Unterstützung während ihrer Ausbildung zu erhalten. Stipendiatinnen und Stipendiaten traten nach Abschluss der Ausbildung in ein Beschäftigungsverhältnis ein; einige von ihnen bereits mit einer Lokführer-Lizenz, deren Prüfung sie – im Rahmen der Eisenbahnakademie – noch während ihrer Ausbildung vor dem Eisenbahnamt der Tschechischen Republik (Drážní úřad ČR) abgelegt hatten.

Für Lehrkräfte der weiterführenden Schulen wurden erneut zwei erfolgreiche Fachseminare organisiert, bei denen unsere Fachleute zu interessanten Themen als Referenten auftraten. Mit dieser Aktivität stellt ČD Cargo die Weitergabe aktueller Informationen aus dem Bereich Transport und Verkehr an Lehrkräfte der vertraglich gebundenen Schulen sicher, die in diesem Fachbereich unterrichten.

Informatik

Die Informationssysteme innerhalb der Gesellschaft ČD Cargo lassen sich in mehrere Kategorien unterteilen – betriebsbezogene, geschäftliche, wirtschaftliche Systeme sowie Systeme für Kunden.

Im Laufe des Jahres 2025 haben wir die Entwicklung der mobilen Applikation mPRIS abgeschlossen. Gleichzeitig wurde der Roll-out modernisierter, robuster Tablets für die Mitarbeitenden an den Betriebsstellen fertiggestellt. Diese Änderung unterstützte die nächste Phase der weiteren Elektronisierung der betrieblichen Prozesse. Im Verlauf des Jahres gelang es zudem, das System „Transport Planner“ in den Realbetrieb zu überführen. Dabei handelt es sich um ein modernes Tool zur Planung des Eisenbahnverkehrs, das die Steuerung aller Schlüsselobjekte – Geschäftsfälle, Züge, Lokomotiven, Lokführer, Stationspersonal sowie Güterwagen – in einer einheitlichen Umgebung und in Anbindung an deren aktuellen Status ermöglicht. Im Herbst 2025 kam es zu einer Änderung der Verantwortlichkeiten: Anstelle der Správa železnic stellt nun der Frachtführer/Verkehrsunternehmer den Lokführern das SPO (Verzeichnis geplanter Maßnahmen) direkt zur Verfügung. Bei ČD Cargo erfolgt der gesamte Prozess über die Applikation NavTrain, die sicherstellt, dass jeder Lokführer bereits vor der Aufnahme der Fahrt und vollständig elektronisch Zugriff auf aktuelle und verifizierte Informationen hat.

Elektronisierung

Im Jahr 2025 wurde für alle Mitarbeitenden das System EKN in Betrieb genommen, das die digitale Erfassung der nachweislichen Kenntnisnahme von Dokumenten sicherstellt. Diese Lösung ermöglicht seit 2025 nicht nur die „papierlose“ Kenntnisnahme langfristig gültiger Dokumente, sondern auch beispielsweise den Zugriff auf Fahrzeugberichte oder Bremsprotokolle. Dies erfolgt entweder über einen Webbrowser oder über eine mobile Anwendung für Apple iOS und Android.

Künstliche Intelligenz

Im Jahr 2025 wurde die Implementierung von Künstlicher Intelligenz (KI) in die Prozesse von ČD Cargo weiter ausgebaut. KI trägt zur Beschleunigung administrativer Tätigkeiten sowie der Datenerfassung bei und wird schrittweise auch in zentrale Unternehmensprozesse integriert. So wurde im Rahmen der Applikation ePodatelna die Automatisierung der Erfassung eingehender Rechnungen weiter ausgedehnt. Parallel dazu wurde das unternehmensinterne KI-Modell zur Extraktion von Details zum Energieverbrauch für Zwecke des ESG-Reportings weiterentwickelt. Fortgeführt wurde zudem das Projekt AISTAR, das ČD Cargo gemeinsam mit der Universität Pardubice und dem Unternehmen Oltis realisiert. Im Mittelpunkt stand die iterative Entwicklung von KI-Modellen, die den Disponenten geeignete Routen zur Aktivierung vorschlagen. Im Laufe des Jahres 2025 wurde außerdem die mobile Applikation ČDC Foto in den Produktivbetrieb überführt. Ziel der Anwendung ist es, die Erfassung von Fotos und Scans im Betrieb mithilfe von KI deutlich zu beschleunigen und zu vereinfachen. Aus den in der Applikation aufgenommenen Bildern werden die erforderlichen Daten mittels Künstlicher Intelligenz automatisiert extrahiert und in die entsprechenden Informationssysteme übertragen.

Investitionstätigkeit

Im Jahr 2025 tätigte ČD Cargo Investitionen in das Anlagevermögen in einer Gesamthöhe von 1,59 Mrd. CZK.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag weiterhin auf der Erneuerung und Modernisierung des Fuhrparks der Schienenfahrzeuge, in den insgesamt 1,45 Mrd. CZK investiert wurden (einschließlich Komponentenreparaturen an Güterwagen und Lokomotiven). Dies entspricht 91,5 % des Gesamtwertes der angeschafften Investitionsanlagen. ČD Cargo investiert damit konsequent in den Hauptbereich ihres Kerngeschäfts.

Investitionen in Güterwagen

Im Bereich der Investitionen in Güterwagen handelte es sich im Jahr 2025 um den Ankauf von Wagen nach Ablauf des Leasingvertrags. Die Modernisierung der Güterwagen war auf die Verstärkung der Wagenböden für den Transport schwererer Produkte ausgerichtet.

Investitionen in Triebfahrzeuge

Im Bereich der Beschaffung von Triebfahrzeugen war im Jahr 2025 die bedeutendste Investitionsmaßnahme die Anschaffung von 10 Lokomotiven des Typs TRAXX. Darüber hinaus erfolgte der Erwerb von 9 Lokomotiven der Baureihe 163 von ČD a.s. sowie der Erwerb einer Lokomotive der Baureihe 744.1.

Im Bereich der Modernisierung und Rekonstruktion wurde das Projekt zur Modernisierung weiterer Lokomotiven der Baureihe 742 einschließlich der Implementierung des Zugbeeinflussungssystems ETCS begonnen. Des Weiteren wurde die unternehmenseigene Implementierung des ETCS auf weiteren Lokomotiven, primär der Baureihen 363.5 und 240, fortgesetzt. Ebenfalls wurde die Konversion weiterer Lokomotiven der Baureihe 163 für den Betrieb unter 25 kV 50 Hz fortgeführt sowie die Erweiterung der Einsatzfähigkeit der Lokomotiven für den Betrieb in weiteren europäischen Destinationen.

Nicht zuletzt wurden komponentenbezogene Instandsetzungen der Lokomotiven gemäß Teilwartungsschemata fortgeführt.

Darüber hinaus erfolgte die technische Aufwertung von Triebfahrzeugen verschiedener Traktionsarten und Baureihen, einschließlich der Installation von Messgeräten für den Verbrauch von Traktionsenergie. Im Rahmen zentraler Maßnahmen zur Arbeitssicherheit wurden die Führerstände weiterhin angepasst (Einbau von Sicherheitsverglasungen, Klimaanlagen, Zusatzheizungen usw.).

Bau- und Maschineninvestitionen

Ein weiterer Bestandteil der Investitionstätigkeit der ČD Cargo, a.s., sind Maßnahmen baulicher und maschinentechnischer Art. Diese Investitionen waren auf die Erneuerung der technischen Ausstattung für die Bedürfnisse der Einheiten der Organisationsstruktur sowie auf die Rekonstruktion von Verwaltungs- und Instandsetzungsgebäuden in diesen Einheiten ausgerichtet, einschließlich der Verbesserung des Arbeitsumfeldes und der Rekonstruktion der Gleisanlagen im Bereich der Werkstätten usw. Im Jahr 2025 handelte es sich insbesondere um den Abschluss des energieeffizienten Projekts

„Rotunda II“ in České Budějovice, die Rekonstruktion des Sozialgebäudes II in Ostrava sowie die Rekonstruktion der Gleisanlagen im Bereich des Reparaturzentrums für Schienenfahrzeuge (SOKV) Ústí nad Labem. Begonnen wurden beispielsweise die Rekonstruktion des Gebäudes der Werkstatt für Zugbeeinflussungssysteme in Ostrava sowie der Bau von Photovoltaikanlagen in den Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge.

Sonstige Investitionen

Zu dieser Kategorie zählen IT-Investitionen, die Beschaffung von Förder- und Manipulationstechnik, der Erwerb von Immobilienvermögen usw. Im Bereich IT wurde im Jahr 2025 die Weiterentwicklung interner Informationssysteme und Projekte im Einklang mit der mittelfristigen IT-Strategie fortgesetzt – mit dem Ziel, eine umfassende IT-Architektur für Teilprozesse einschließlich Reporting sowie zur Unterstützung der Geschäftstätigkeit von ČD Cargo aufzubauen und zu erhalten. Im Rahmen sonstiger Investitionen handelte es sich weiter z. B. um die Beschaffung mobiler Werkstätten, die Rekonstruktion von Stützbockhebern sowie die Erneuerung weiterer technischer Ausrüstung in den Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge und in den regionalen Betriebsdirektionen.

Ethik-Kodex, Antikorruptionsregeln und Achtung der Menschenrechte

Die Gesellschaft ČD Cargo hält alle gesetzlichen Normen und Vorschriften konsequent ein und ist sich der Risiken und negativen gesellschaftlichen Auswirkungen bewusst, die mit deren Missachtung verbunden sind. ČD Cargo achtet ebenso strikt auf die Einhaltung und den Schutz der Menschenrechte sowie auf den Schutz der Rechte und die Gewährung von Garantien für Hinweisgeber, die auf rechtswidriges Verhalten in der Gesellschaft hingewiesen haben oder dies beabsichtigen. Die Gesellschaft ist sich bewusst, dass es sich hierbei um Themen handelt, die für ihre Mitarbeiter und Kunden zunehmend an Bedeutung gewinnen. Daher besteht sowohl eine geschäftliche als auch eine moralische Verpflichtung zur Sicherstellung der Einhaltung der Menschenrechte in allen Einheiten der Organisationsstruktur und entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Zugleich besteht die Verpflichtung, Hinweisgebern die Möglichkeit zu geben, Meldungen über potenzielles rechtswidriges Verhalten über das interne Hinweisgebersystem einzureichen und ihnen die Garantie zu geben, dass sie im Falle einer solchen Meldung keinerlei Sanktionen ausgesetzt werden.

Die Gesellschaft legt daher großen Wert auf Ethik und auf eine Unternehmenskultur, die insbesondere auf Antikorruptionsverhalten, die Vermeidung strafrechtlicher Verantwortlichkeit sowie den Schutz personenbezogener Daten ausgerichtet ist. Die Erbringung von Dienstleistungen und die Tätigkeit der ČD Cargo beruhen stets und auch weiterhin auf dem Grundsatz des gleichen Zugangs für alle Kunden und Geschäftspartner. Wir verfolgen das Prinzip der Nulltoleranz gegenüber korruptem Verhalten in all seinen Formen ebenso wie gegenüber anderen Formen rechtswidrigen Handelns, insbesondere strafrechtlich relevantem Verhalten. In der Gesellschaft ČD Cargo ist jegliche direkte oder indirekte Diskriminierung unzulässig, insbesondere aufgrund von Rasse, Religion, sexueller Orientierung, Geschlechtsidentität usw. Bei der Personalauswahl sind Ausbildung, Fachkenntnisse, Qualifikation und Fähigkeiten der jeweiligen Bewerberinnen und Bewerber ausschlaggebend. ČD Cargo schließt bei der

Rekrutierung und in anderen Aktivitäten niemanden aus und achtet stets auf die Einhaltung der Grundsätze der Diversität.

Der Ethik-Kodex trägt dazu bei, sicherzustellen, dass die täglichen Aktivitäten der Gesellschaft sowie das Verhalten aller Mitarbeitenden den festgelegten Grundsätzen der Gesellschaft entsprechen. Im Falle unethischen Verhaltens, bei Verstößen oder begründetem Verdacht auf Verstöße gegen den Ethik-Kodex und die guten Sitten hat jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter die Möglichkeit, dies zu melden. Der Ethik-Kodex ist mit der internen Richtlinie „Programm zur Vermeidung strafrechtlicher Verantwortlichkeit und Antikorruptionsregeln der ČD Cargo, a.s." verknüpft – als Verstärkung des Engagements im Kampf gegen Korruption, Bestechung und Interessenkonflikte. Ebenso würde die Gesellschaft im Falle von Menschenrechtsverletzungen vorgehen. Die genannte interne Richtlinie ist nicht nur inhaltlich von Bedeutung, sondern auch in Bezug auf ihren Status, da sie bei ČD Cargo als grundlegender Steuerungsakt angenommen wurde – d. h. als Dokument von höchster Geltung beziehungsweise außerordentlicher Wichtigkeit.

Im Jahr 2025 wurden keine Fälle bearbeitet und auch keine Verdachtsmomente hinsichtlich eines Verstoßes gegen den Ethik-Kodex oder gegen die Menschenrechte festgestellt.

Die Gesellschaft ČD Cargo hat im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden, welche durch das Gesetz Nr. 171/2023 Slg. über den Schutz von Hinweisgebern in das nationale Recht überführt wurde, die in diesem Gesetz festgelegten Pflichten in ihre internen Prozesse implementiert. In Übereinstimmung mit diesen Pflichten wurden interne Verfahren zur Annahme, Bearbeitung, Verarbeitung und Aufbewahrung von Meldungen eingeführt – durch die Einrichtung eines internen Hinweisgebersystems. Zudem wurde eine zuständige Person bestimmt, über die eingehende Meldungen bearbeitet werden, einschließlich ihrer Rechte und Pflichten. Gleichzeitig werden Hinweisgebern Garantien gewährt, einschließlich des Schutzes ihrer personenbezogenen Daten. Diese Pflichten sind in der internen Richtlinie „Internes Hinweisgebersystem der ČD Cargo, a.s." verankert, welche gleichzeitig mit der internen Richtlinie „Programm zur Vermeidung strafrechtlicher Verantwortlichkeit und Antikorruptionsregeln der ČD Cargo, a.s." sowie mit dem „Ethik-Kodex der ČD Cargo, a.s." verknüpft ist.

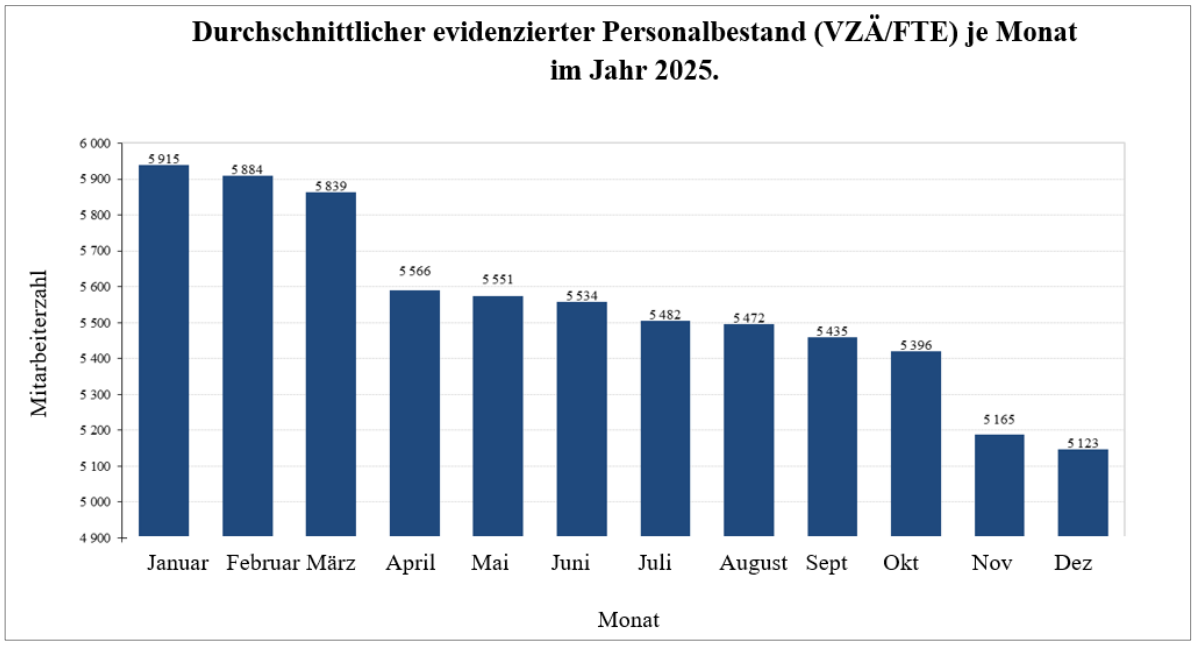
Der Bereich Unternehmenskultur und die Einhaltung ethischer Grundsätze gehören regelmäßig zu den geprüften Punkten im Rahmen interner Audits bei ČD Cargo.

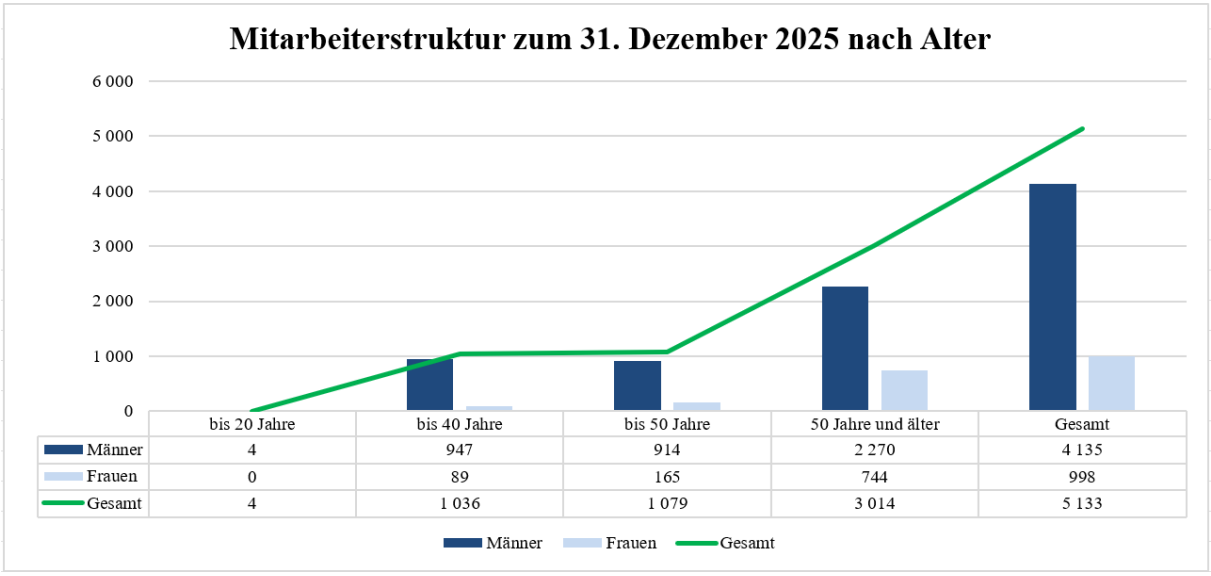
Mitarbeiterpolitik

Im Jahr 2025 wurde die Strategie für das Personalmanagement für den Zeitraum 2022–2026 („Personalstrategie") weiter umgesetzt. Das primäre Ziel der Personalstrategie ist der Generationenwechsel der Mitarbeitenden der Gesellschaft und damit die Sicherstellung einer ausreichenden Anzahl von Mitarbeitenden bei ČD Cargo.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeitenden, umgerechnet auf Vollzeitäquivalente, betrug im Jahr 2025 insgesamt 5 530,57. Die tatsächliche Zahl der Mitarbeitenden zum 31. Dezember 2025 lag bei

5 133. Von der Gesamtzahl der Mitarbeitenden sind 4 135 Männer und 998 Frauen. Das Durchschnittsalter der Mitarbeitenden im Unternehmen betrug 48,88 Jahre.





	bis 20 Jahre	bis 40 Jahre	bis 50 Jahre	50 Jahre und älter	Gesamt
Männer	4	947	914	2 270	4 135
Frauen	0	89	165	744	998
Gesamt	4	1 036	1 079	3 014	5 133

ČD Cargo gewährt seinen Mitarbeitenden Vorteile, die in der unternehmensweiten Kollektivvereinbarung definiert sind, z. B. einen erhöhten Urlaubsanspruch, einen Arbeitgeberzuschuss zur Rentenversicherung, zur zusätzlichen Altersvorsorge und zur Lebensversicherung, bei ausgewählten betrieblichen Tätigkeiten mit höherer physischer und neuropsychischer Belastung eine verkürzte wöchentliche Arbeitszeit, Zuschüsse zur Verpflegung, Erholung sowie zu organisierter Freizeit-, Kultur- und Sporttätigkeit. Spezifische Mitarbeitergruppen können unter festgelegten Bedingungen präventive Rehabilitationsaufenthalte in Anspruch nehmen. Im Rahmen der arbeitsmedizinischen Dienste stellt ČD Cargo in Zusammenarbeit mit dem vertraglichen Anbieter (Dopravní zdravotnictví, a.s.) die

medizinische Überwachung des guten Gesundheitszustands seiner Mitarbeitenden sicher, und zwar in Übereinstimmung mit den geltenden gesetzlichen Vorschriften.

Lohn- und Sozialbereich, Zusammenarbeit mit Gewerkschaftsorganisationen

Im Jahr 2025 betrug der durchschnittliche Lohn aus den Lohnkosten ohne sonstige Personalaufwendungen bei ČD Cargo 51 208 CZK (ohne ausländische Niederlassungen).

Die Grundsätze der Vergütung und der Gewährung von Mitarbeiterleistungen waren in der „Unternehmenskollektivvereinbarung der ČD Cargo, a.s., für das Jahr 2025“, gültig für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025, sowie in den entsprechenden internen Richtlinien der Gesellschaft verankert. Alle gegenüber den Mitarbeitenden eingegangenen Verpflichtungen im Bereich der Vergütung und der Gewährung von Mitarbeiterleistungen erfüllte die Gesellschaft im Jahr 2025 ordnungsgemäß. Es lässt sich somit zusammenfassen, dass sich die Gesellschaft zur Förderung der Lohngleichheit am Arbeitsplatz verpflichtet hat und Maßnahmen wie die systematische Überwachung und Bewertung der Gleichbehandlung bei der Vergütung umsetzte, die in erster Linie durch die Unternehmenskollektivvereinbarung der Gesellschaft garantiert sind.

Bei der ČD Cargo, a.s., waren im Jahr 2025 acht Gewerkschaftsorganisationen tätig:

- Odborové sdružení železničářů (Eisenbahngewerkschaftsverband)
- Federace strojvůdců ČR (Föderation der Lokführer der Tschechischen Republik)
- Federace vlakových čet (Föderation der Zugteams)
- Unie železničních zaměstnanců (Union der Eisenbahnbeschäftigten)
- Federace vozmistrů (Föderation der Rangierleiter)
- Cech strojvůdců ČR (Zunft der Lokführer der Tschechischen Republik)
- Svaz odborářů služeb a dopravy (Gewerkschaftsverband für Dienstleistungen und Verkehr)
- Demokratická unie odborářů (Demokratische Gewerkschaftsunion).

Da bei ČD Cargo mehrere Gewerkschaftsorganisationen tätig sind, wird der Arbeitnehmer in arbeitsrechtlichen Angelegenheiten von der Gewerkschaft vertreten, deren Mitglied er ist. Für einen Arbeitnehmer, der keiner Gewerkschaft angehört, handelt in arbeitsrechtlichen Angelegenheiten diejenige Gewerkschaftsorganisation, die die höchste Anzahl von Mitgliedern in einem Arbeitsverhältnis mit ČD Cargo hat, sofern der betreffende Arbeitnehmer nichts anderes bestimmt.

Ausbildung

Die Gesellschaft ČD Cargo stellt für ihre Mitarbeitenden Ausbildung in Form obligatorischer und fakultativer Aktivitäten sicher. Im Einklang mit den europäischen Vorschriften für den sicheren Betrieb des Eisenbahnverkehrs im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems hat sie unter anderem auch entsprechend den Bedürfnissen der Gesellschaft durch interne Richtlinien den Umfang der Qualifikation (erforderliche fachliche Befähigung), der Kenntnisse und Fertigkeiten der Mitarbeitenden festgelegt, wobei sich diese auch den Anforderungen an den Umfang der Dienstleistungen für einzelne Kunden

unterordnen. Seit September 2025 ist unsere Gesellschaft Inhaberin eines vom Eisenbahnamt der Tschechischen Republik (Drážní úřad ČR) erteilten Zertifikats über die Akkreditierung als Schulungszentrum zur Durchführung von Schulungen gemäß § 46e, § 46j und § 46s des Gesetzes Nr. 266/1994 Slg. über die Eisenbahnen.

Bei der Mitarbeiterschulung stellen wir Schulungen sicher, die auf einzelne Berufe ausgerichtet sind, um deren festgelegte Qualifikationsanforderungen zu erfüllen. Wir kombinieren Präsenzschulungen im Unterrichtsraum mit der Betriebsumgebung und nutzen auch E-Learning-Schulungen mit eingegliederten Materialien, die von unseren Fachleuten erstellt wurden, teilweise auch mit Videomaterial, und zwar mit dem Ziel, Wissen und Erfahrungen für den sicheren Betrieb aller Tätigkeiten zu teilen. Für das Training von Betriebssituationen, Krisensituationen und zur Vertiefung richtiger Gewohnheiten bei der Zugführung sind Lokführer in regelmäßige Schulungen auf dem Führerstandsimulator in Česká Třebová eingebunden. Die Simulatoren (Führerstandsimulator und Tischsimulator) nutzen wir auch bei neuen Lokführern im Rahmen der Ausbildung zur Erlangung der fachlichen Befähigung. Die auf den Simulatoren vorbereiteten Lektionen sind für erfahrene Lokführer eine bedeutende Hilfe beim Training der Zugfahrt auf Strecken, die mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgestattet sind. Darüber hinaus legen wir einen Schwerpunkt auch auf die Weiterbildung der Mitarbeitenden im Bereich ihrer Sprachkompetenzen.

Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz

Die Gewährleistung der Arbeitssicherheit in der Gesellschaft ČD Cargo erfolgt durch die Erfüllung gesetzlicher Anforderungen und gemäß dem eingeführten Arbeitsschutzmanagementsystem nach ISO 45001, das zudem Bestandteil des integrierten Managementsystems IMS ist. Im Jahr 2025 fand ein externer Überwachungsaudit durch die Zertifizierungsstelle statt, und ČD Cargo führte interne Audits der ISO-Systeme durch. Seitens der staatlichen Aufsicht fanden fünf Kontrollen und Untersuchungen statt, bei denen keine Mängel festgestellt wurden. Die Verknüpfung mit dem SMS-System zur Vorbeugung von Zwischenfällen sowie zu deren Auswertung und zur Umsetzung von Korrekturmaßnahmen bei außerordentlichen Ereignissen und Arbeitsunfällen wird fortgeführt. Im Jahr 2025 verzeichnete ČD Cargo 157 Arbeitsunfälle. Diese waren mit 11 195 Tagen Arbeitsunfähigkeit verbunden. Im Bereich Arbeitsschutz arbeitete die Gesellschaft ČD Cargo aktiv mit den Gewerkschaftsorganisationen zusammen und ging aktiv an die Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen der Mitarbeitenden heran.

HR-Marketing und Arbeitgebermarkenaufbau

Das Jahr 2025 brachte eine Reihe von Herausforderungen mit sich, die nicht nur unsere Rekrutierungs- und Marketingaktivitäten, sondern auch die Ausrichtung der Prioritäten im Personalbereich beeinflussten. Diese Prioritäten konzentrierten wir auf Aktivitäten, die für das Funktionieren von ČD Cargo als modernes Unternehmen und für die Wahrung seiner Wettbewerbsfähigkeit von entscheidender Bedeutung sind.

Angesichts der aktuellen Situation im Schienengüterverkehr, der globalen sozioökonomischen Bedingungen und deren Auswirkungen auf die Geschäftsaktivitäten von ČD Cargo wurde im Verlauf

des Jahres 2025 die breit angelegte Rekrutierung neuer Mitarbeitender vorübergehend ausgesetzt. Dieser Schritt bedeutete jedoch nicht, dass wir auf den systematischen Aufbau einer starken und attraktiven Arbeitgebermarke verzichteten. Im Gegenteil, wir konzentrierten uns auf die langfristige Entwicklung und Stärkung interner Prozesse, die es uns ermöglichen, flexibel und effizient auf die Bedürfnisse des Arbeitsmarktes zu reagieren, sobald sich die Situation stabilisiert.

Im Rahmen der neu geschaffenen Organisationsstruktur lag die Aufmerksamkeit insbesondere auf der gezielten Rekrutierung in Schlüsselpositionen im Geschäftsbereich, die für die weitere Entwicklung der Gesellschaft und die Unterstützung ihrer Geschäftsstrategie von grundlegender Bedeutung sind. Teil unserer Aktivitäten war auch die interne Kommunikation der Veränderungen im Unternehmen, um den Mitarbeitenden den Zugang zu wichtigen Informationen zu erleichtern und zugleich Raum für ihre Fragen zu schaffen.

Auch im Jahr 2025 setzten wir Aktivitäten fort, die sicherstellen, dass ČD Cargo langfristig als Arbeitgeber wahrgenommen wird, der ein perspektivisches, stabiles und zugleich entwicklungsorientiertes Arbeitsumfeld bietet. Diese Aktivitäten basieren auf der Überzeugung, dass qualifizierte, motivierte und kompetente Mitarbeitende – die auf sich verändernde Marktanforderungen ebenso wie auf interne Transformationsprozesse reagieren können – eine zentrale Voraussetzung für den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens sind.

Im Rahmen der laufenden Transformationsprozesse realisierten wir daher Pilotprojekte, die auf die Entwicklung und Weiterbildung im Bereich der weichen Kompetenzen (Soft Skills) ausgerichtet sind und das fachliche sowie technische Wissen der Mitarbeitenden ergänzen. Diese Projekte reagierten insbesondere auf die Notwendigkeit, effektive Kommunikation und Zusammenarbeit zu stärken, die Fähigkeit zur Führung von Teams auszubauen, Veränderungen zu bewältigen und verantwortungsbewusstes Entscheiden in der täglichen Praxis zu fördern. In die Pilotprojekte wurden Führungskräfte sowohl aus der Unternehmenszentrale als auch aus betrieblichen und Instandsetzungsbereichen eingebunden. Dies ermöglichte den Austausch von Erfahrungen über die Organisationsstruktur hinweg und trug zur schrittweisen Vereinheitlichung des Führungsansatzes bei. Die Entwicklung dieser Kompetenzen wirkt sich unmittelbar auf die Qualität der Führung, das Arbeitsklima sowie auf einen sicheren und effizienten Betrieb aus – und damit auch auf Zufriedenheit und Stabilität der Mitarbeitenden.

Die umgesetzten Aktivitäten stärken zugleich die Attraktivität der Gesellschaft für künftige Mitarbeitende, die die Möglichkeiten der beruflichen Entwicklung, die Unterstützung der Weiterbildung sowie eine Kultur offener Kommunikation zunehmend als zentrale Kriterien bei der Wahl eines Arbeitgebers wahrnehmen. ČD Cargo schafft damit systematisch ein Umfeld, das langfristiges berufliches Wachstum, Loyalität und den Generationenwechsel unterstützt und so zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Gesellschaft in der Zukunft beiträgt.

Qualitätsmanagement – ISO

Das Qualitätsmanagement hilft der Gesellschaft ČD Cargo, ihr Hauptziel zu erreichen, ein zuverlässiger und gefragter Transportunternehmer mit einem stabilen Marktanteil im Bereich des

Schienengüterverkehrs zu sein. Die Leitung des ISO-Managementsystems obliegt der Abteilung für interne Audits und Compliance.

Das Qualitätsmanagementsystem, das Umweltmanagementsystem, das Arbeitsschutz- und Gesundheitsschutzmanagement (BOZP) sowie das Energiemanagementsystem von ČD Cargo sind nach den folgenden Normen zertifiziert:

- ISO 9001 (Zertifikat für das Qualitätsmanagementsystem) für die Geschäftstätigkeiten im Bereich des Schienengüterverkehrs und der -beförderung, die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich des Schienengüterverkehrs und der -beförderung, den Betrieb von Schienenwegen und Schienenverkehr auf dem Anschlussgleis, die Wartung und Reparatur von Schienenfahrzeugen und deren Teilen sowie die Vermietung und Leasing von Schienenfahrzeugen,
- ISO 14001 (Zertifikat für das Umweltmanagementsystem) für die Wartung und Reparatur von Schienenfahrzeugen und deren Teilen,
- ISO 45001 (Zertifikat für das Arbeitsschutz- und Gesundheitsschutzmanagementsystem) für die Geschäftstätigkeiten im Bereich des Schienengüterverkehrs und der -beförderung, die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich des Schienengüterverkehrs und der -beförderung, den Betrieb von Schienenwegen und Schienenverkehr auf dem Anschlussgleis, die Wartung und Reparatur von Schienenfahrzeugen und deren Teilen sowie die Vermietung und Leasing von Schienenfahrzeugen,
- ISO 50001 (Zertifikat für das Energiemanagementsystem) für die Geschäftstätigkeiten im Bereich des Schienengüterverkehrs und der -beförderung, die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich des Schienengüterverkehrs und der -beförderung, den Betrieb von Schienenwegen und Schienenverkehr auf dem Anschlussgleis, die Wartung und Reparatur von Schienenfahrzeugen und deren Teilen sowie die Vermietung und Leasing von Schienenfahrzeugen.

Im Jahr 2025 hat ein unabhängiger Prüfer im Rahmen eines kombinierten Überwachungs- und Zertifikationsaudits bestätigt, dass die Gesellschaft ČD Cargo die Anforderungen aller oben genannten ISO-Normen erfüllt und dass das Managementsystem der Gesellschaft gut implementiert und funktionstüchtig ist.

Neben den oben genannten Zertifikaten verfügt die Gesellschaft ČD Cargo seit 2015 über ein Zertifikat für die durchgeführte SQAS-Rail-Bewertung (Safety & Quality Assessment for Sustainability) nach der Methodik von CEFIC (Conseil Européen des Fédérations de l'Industrie Chimique, d.h. Europäischer Rat der Chemischen Industrie). SQAS ist ein europäisches Bewertungssystem, das im Straßen-, Schienen-, Binnen-, See- oder kombinierten Verkehr von Schüttgut und verpackten Waren, in Reinigungsstationen, in der Distribution, in Lagerterminals und bei der Zusammenarbeit von Unternehmen verwendet wird und die Problematik gefährlicher chemischer Substanzen berücksichtigt. Dieses Zertifikat wird alle drei Jahre erneuert. Die letzte Zertifizierung erfolgte im Jahr 2024.

Die Gesellschaft ČD Cargo ist auch Träger eines unabhängigen Ratings im Bereich Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung. Im Jahr 2025 erreichte unsere Gesellschaft eine Punktzahl von 59 Punkten, was sie nach der Methodik von EcoVadis unter die 17 % der bestbewerteten internationalen Unternehmen im Bereich Eisenbahntransport einordnet. Gleichzeitig sind wir Träger des EcoVadis-Abzeichens „Committed“, das Unternehmen auszeichnet, die den Bewertungsprozess abgeschlossen und eine gute Bewertung im Rahmen der Methodologie von EcoVadis nachgewiesen haben.



Zolldienstleistungen und AEO-Zertifikat – Vereinfachte Zollverfahren/Sicherheit und Sicherung (AEOF)

Die Gesellschaft ČD Cargo bietet ihren Kunden im Rahmen von Zusatzleistungen die Vertretung im Zollverfahren sowie die Sicherstellung von Pflichten im Bereich der Intrastat-Statistik an. Diese Tätigkeiten sind ein integraler Bestandteil des umfassenden Angebots an Transport- und Logistikdienstleistungen der Gesellschaft und tragen wesentlich zu einem reibungslosen Ablauf von inländischen wie auch internationalen Transporten bei.

Im Laufe des Jahres 2025 bewältigte die Gesellschaft Änderungen, die sich aus der Reorganisation der Zollverwaltung der Tschechischen Republik ergaben. In deren Folge kam es zur Zusammenlegung einzelner Zollämter sowie zur Schließung bestimmter Außenstellen der Zollbehörden. Diese Umstände erforderten eine Anpassung der etablierten Verfahren bei der zollrechtlichen Abwicklung von Sendungen. Dank einer rechtzeitigen Reaktion und der Anpassung interner Prozesse konnte die Kontinuität der erbrachten Dienstleistungen ohne negative Auswirkungen für die Kunden aufrechterhalten werden.

Über die Arbeitsplätze der Zollvertreter stellt die Gesellschaft die zollrechtliche Abwicklung von Sendungen sowohl im Ausfuhr- als auch im Einfuhrverfahren sicher – und zwar nicht nur im Eisenbahnverkehr, sondern auch im Straßentransport. Damit reagieren wir auf die langfristige Entwicklung am Transportmarkt, bei der ein Teil der Transporte außerhalb der Eisenbahn abgewickelt wird. Bei der Zollabfertigung kommen Verfahren zur Anwendung, die darauf ausgerichtet sind, optimale Lösungen zu finden, die den Bedürfnissen der Kunden entsprechen und zugleich die Anforderungen der Zollverwaltung erfüllen. ČD Cargo stellt außerdem – dort, wo dies die verfügbaren Kapazitäten und die einschlägigen Bewilligungen ermöglichen – Transitdokumente für Kunden aus, die ihre Waren per Eisenbahn transportieren. Das Kundenportfolio umfasst sowohl bedeutende Industrieunternehmen als auch kleinere Gesellschaften, die verschiedene Verkehrsträger nutzen. Die Erbringung von Zolldienstleistungen über einzelne Verkehrsträger hinweg trägt zur Stärkung des Bekanntheitsgrades der Gesellschaft sowie ihrer fachlichen Kompetenzen bei.

ČD Cargo ist Mitglied der Zollarbeitsgruppe CER, die an der Ausarbeitung und Harmonisierung von Regeln für Eisenbahntransporte innerhalb der Europäischen Union mitwirkt. Die Mitgliedschaft ermöglicht zugleich, die Entwicklung der Gesetzgebung und aktuelle Trends im Zollbereich kontinuierlich zu verfolgen und aktiv darauf zu reagieren.

ČD Cargo ist Inhaber der Bewilligung Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter (AEO, CZAEOF0801B7) für vereinfachte Zollverfahren/Sicherheit und Sicherung (AEOF). Die AEO-Zertifizierung wird in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie in einer Reihe weiterer Länder anerkannt und stellt einen international anerkannten Standard für Zuverlässigkeit und Sicherheit in Zollverfahren dar. Mit dem AEO-Zertifikat bestätigt ČD Cargo seine Fähigkeit, sichere und effiziente Zollprozesse zu gewährleisten. Inhaber der Zertifizierung gelten als zuverlässige und vertrauenswürdige Partner; dies unterstützt die Stabilität bestehender Geschäftsbeziehungen, erleichtert die Zusammenarbeit mit neuen Geschäftspartnern und stärkt das Vertrauen entlang der gesamten Lieferkette. Die Zertifizierung trägt zudem zur Erhöhung des Ansehens der Gesellschaft und zur Stärkung ihrer Position auf dem europäischen und internationalen Markt bei.

Gesellschaft und ihre Umgebung

Internationale Tätigkeiten und Beziehungen

Die internationalen Tätigkeiten von ČD Cargo werden in Abstimmung mit der Muttergesellschaft České dráhy koordiniert. Dies geschieht unter anderem im Rahmen der Regeln, die im „Vertrag über die Sicherstellung der internationalen Tätigkeit zwischen ČD Cargo und ČD“ festgelegt sind. ČD Cargo ist nur im Zentralen Clearing-Zentrum (BCC) und im Koordinierungsausschuss für trans-euroasiatische Transporte (KSTP) eigenständiges Mitglied. Im Rahmen der Internationalen Eisenbahnunion (UIC) sind wir unter den Mitgliedern des Güterverkehrsforums und seiner Studiengruppen. Derzeit ist ein Vertreter von ČD Cargo Vorsitzender der ISR-Versammlung in der Organisation RAILDATA, die zentrale europäische Systeme für den Datenaustausch betreibt. Unser Vertreter ist ebenfalls Vorsitzender der Hermes-Betriebsgruppe (GPH) bei der Gesellschaft Hit Rail, die das Datennetz Hermes VPN und die Verbindungsdienste betreibt. Im Rahmen der Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) konzentrieren wir uns auf die neu eingeführte Gesetzgebung zur kombinierten Beförderung, ERTMS, zur Kapazitätszuweisung, zu militärischer Mobilität sowie auf faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Der Schwerpunkt im Rahmen der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSŽD) und des KSTP liegt neben dem Aufbau und der Festigung von Geschäftskontakten vor allem auf der Entwicklung des einheitlichen Frachtbriefs CIM/SMGS und von Containertransporten. Die Mitgliedschaft im Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) sichert uns die Aktualität aller internationalen Vorschriften im Zusammenhang mit dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF).

Das Jahr 2025 stand im Zeichen der schwierigen wirtschaftlichen Situation europäischer Verkehrsunternehmen. ČD Cargo organisierte in Prag ein Treffen der RAILDATA-Experten sowie auch eine Sitzung des Aufsichtsrats der Gesellschaft Hit Rail. Wir haben uns aktiv an der Kommentierung von Lösungsvorschlägen und Spezifikationen für die digitale automatische Kupplung (DAC) beteiligt – sowohl im Rahmen des EDDP (European DAC Delivery Programme) als auch im Rahmen zahlreicher Fachkonferenzen, beispielsweise beim European Rolling Stock Summit. Einen wesentlichen Beitrag leisteten wir zudem bei der Überarbeitung der Spezifikationen für die Interoperabilität telematischer Applikationen im Güterverkehr (TSI Telematik) und trugen maßgeblich zu Änderungen bei, die die

Bedürfnisse und realen Möglichkeiten von Güterverkehrsunternehmen berücksichtigen. Die Spitzenvertreter von ČD Cargo nahmen an einer Reihe von Verhandlungen mit europäischen Institutionen teil, unter anderem in Bezug auf militärische Mobilität und die entsprechende Unterstützung bei der Beschaffung neuer spezieller Transportmittel, ETCS sowie DAC. Im Gemeinschaftsunternehmen Europäische Eisenbahn (ERJU) arbeitet ČD Cargo an Projekten mit, die auf eine Effizienzsteigerung des Schienengüterverkehrs durch innovative Lösungen abzielen – insbesondere im Bereich fortgeschrittener Informationstechnologien.

Umweltschutz

Die Umweltpflege in der Gesellschaft ČD Cargo wird zentral von der Abteilung für Instandhaltung und Reparatur von Schienenfahrzeugen der Generaldirektion gesteuert. Die eigentliche Durchführung der mit dem Umweltschutz verbundenen Tätigkeiten wird von den operativen Einheiten der Gesellschaft ČD Cargo (SOKV, regionale Betriebsdirektionen) sichergestellt.

Die methodische Unterstützung im Bereich Ökologie wird für die Gesellschaft ČD Cargo von der Gesellschaft České dráhy auf Grundlage des Mandatsvertrags vom 27.05.2008 und des Nachtrags Nr. 1 vom 22.04.2016 erbracht. Dabei handelt es sich insbesondere um einen umfassenden Service bei der Beseitigung der Folgen außergewöhnlicher Ereignisse, methodische Unterstützung bei der Durchführung bestehender ökologischer Sanierungen, Aufsicht und postsanäres Monitoring sowie Schulungen im Bereich Umweltschutz.

Die Gesellschaft ČD Cargo ist Inhaberin der ISO-14001-Zertifizierung, die jährlich verteidigt wird. Die externe Prüfung im Jahr 2025 hat keine Mängel im Bereich des Umweltmanagementsystems (UMS) festgestellt. Mit der Annahme der Umweltpolitik verpflichten sich alle Mitarbeitenden der Gesellschaft ČD Cargo zur Umsetzung des Umweltmanagements, dessen grundlegender Zweck im etablierten System die Beschreibung, Überprüfung, Bewertung und Verbesserung des UMS im Bereich Abfall sowie der negativen Auswirkungen von Tätigkeiten und Technologien auf die Umwelt ist (z. B. durch Einhaltung der Grundsätze der Vermeidung von Umweltverschmutzung, Notfallbereitschaft, Einkauf umweltfreundlicherer Produkte, Umweltschutz und insbesondere das Bestreben, die Abfallentstehung zu minimieren).

Die mit Umweltfragen verbundenen Risiken bestehen hauptsächlich in havariebedingten Freisetzungen von Ölstoffen bei Instandhaltungsarbeiten, beim Betanken und bei außergewöhnlichen Ereignissen im Betrieb. Diese Risiken sind als bedeutende Umweltaspekte eingestuft und werden in der entsprechenden internen Gesetzgebung sowie in Notfallplänen behandelt. Der Hauptindikator für die Funktionsfähigkeit des UMS ist die Abfallproduktion, die langfristig in einem angemessenen Maß gehalten wird. Darüber hinaus wird die Qualität des Abwassers überwacht und es werden Emissionen von Schadstoffen aus stationären Quellen gemessen.

Im Bereich des Reparaturzentrums für Schienenfahrzeuge (SOKV) České Budějovice wurde die Rekonstruktion (Dämmung) der II. Rotunde durchgeführt, wodurch eine erhebliche Einsparung an Wärmeenergie erzielt wurde. Zudem wurde eine Photovoltaikanlage installiert, mit dem Ziel, elektrische Energie für den Eigenbedarf zu erzeugen. Im Bereich des Reparaturzentrums für Schienenfahrzeuge

(SOKV) Ostrava wurde die Investitionsmaßnahme „Installation von LED-Leuchten im Bereich OHV Ostrava“ umgesetzt; die erwartete Einsparung ergibt sich aus der Differenz zwischen der ursprünglichen und der aktuellen Anschlussleistung von ca. 20 kW. Im Jahr 2025 wurden außerdem zwei Investitionsmaßnahmen – die Installation von Photovoltaikanlagen an den Arbeitsplätzen OKV Břeclav und OHV Ostrava – begonnen, mit einem geplanten Betriebsbeginn im Jahr 2026.

Brandschutz im Jahr 2025

Garant der Brandschutzprävention ist gemäß der „Organisationsordnung der ČD Cargo, a.s.“ die Abteilung für Instandhaltung und Reparatur von Schienenfahrzeugen. Die Dokumentation wird fortlaufend aktualisiert, und etwaige Kontrollen durch die Feuerwehr der Tschechischen Republik (HZS ČR) verlaufen ohne festgestellte Mängel.

Für das Jahr 2025 betrug die Gesamtzahl der Einsätze der Feuerwehr der Eisenbahnverwaltung (HZS SŽ) für die Gesellschaft ČD Cargo 147. Davon entfielen 30 Einsätze auf Leistungen über den Rahmen der Rettungs- und Bergungsarbeiten hinaus, 93 auf nicht in Rechnung gestellte Rettungs- und Bergungsarbeiten, 24 auf Einsätze über den Rahmen der Rettungs- und Bergungsarbeiten im Zusammenhang mit außergewöhnlichen Ereignissen (deren Abrechnung durch die Eisenbahnverwaltung erfolgt und deren Kosten dem Verursacher weiterverrechnet werden) sowie 6 in Rechnung gestellte Einsätze der Feuerwehr der SŽ für die Gesellschaft ČD Cargo.

Von der Gesamtzahl der Einsätze der Feuerwehr der SŽ entfielen 33 auf das Aufgleisen von Schienenfahrzeugen, 16 auf Kollisionen mit Personen oder Fahrzeugen und 2 auf Auffahrten von Schienenfahrzeugen auf Bäume. Weiterhin wurden 4 Brände von Lokomotiven infolge technischer Defekte verzeichnet; in 2 Fällen handelte es sich um Rauchentwicklung im Maschinenraum. In weiteren 12 Fällen wurden Einsätze zur Beseitigung von Tropfleckagen aus Kesselwagen durchgeführt.

Alle in Rechnung gestellten Einsätze der Feuerwehr der SŽ stellen sogenannte Zusatzleistungen dar, die auf Bestellung durchgeführt werden, insbesondere Aufgleisungen, Sicherung verrutschter Ladung auf Wagen, Umladungen, Austausch von Radsätzen, Baumschnitt, Baumfällungen und Wagenwäsche. Die Gesamtkosten für die Einsätze der Feuerwehr der SŽ für ČD Cargo beliefen sich im Jahr 2025 auf 90 284,11 CZK; den Verursachern wurden Kosten für Einsätze der Feuerwehr der SŽ in Höhe von 484 997,61 CZK weiterverrechnet.

Der Prävention im Bereich Brandschutz wird auf allen Führungsebenen kontinuierlich Aufmerksamkeit gewidmet.

Gesellschaftliche Verantwortung

Im Bereich gesellschaftlicher Verantwortung war im Jahr 2025 die Zusammenarbeit mit der Sozialen Genossenschaft Diakonie Broumov von zentraler Bedeutung, für die wir den Transport von Kleidung und anderen Waren zum Sortierzentrum in Broumov sicherstellen.

Wir setzten zudem die Unterstützung des Projekts „Zug Lemkin“ fort, das an Bahnhöfen in der gesamten Tschechischen Republik der Öffentlichkeit kostenlos Ausstellungen und Bildungsaktivitäten zum

Thema Geschichte und Prävention genozidaler Gewalt sowie zur Bedeutung des Völkerrechts für die Zukunft Europas und der Menschheit anbietet.

Mit Unterstützung von ČD Cargo wurde auch ein weiterer Jahrgang des Projekts „Präventionszug“ realisiert, der jährlich in Zusammenarbeit mit der Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) und den Tschechischen Bahnen auf Reisen durch die Tschechische Republik geht, um jungen Menschen auf unkonventionelle Weise die Verhaltensregeln im Umfeld von Eisenbahnstrecken näherzubringen. Im Jahr 2025 machte der Präventionszug in Ústí nad Labem, Liberec, Brno und Ostrava Station.

Im Laufe des Jahres beteiligte sich die Gesellschaft aktiv an der Tätigkeit des Stiftungsfonds der ČD-Gruppe – ŽELEZNICE SRDCEM, der von den Gesellschaften České dráhy und ČD Cargo gegründet wurde. Das Hauptziel dieses Stiftungsfonds ist es, Eisenbahnern und ihren Familien zu helfen, die sich aufgrund äußerer Einflüsse in schwierigen Lebenssituationen befinden, wie zum Beispiel bei schweren Arbeitsunfällen, ernsthaften Erkrankungen oder Gefährdungen durch Naturkatastrophen. Eine eigenständige Aktivität ist die Unterstützung der Organisation Pestrá o.p.s.; diese unterstützten wir durch den Kauf und die Finanzierung der Ausbildung des Labradorwelpen Cargo Marty zu einem Assistenzhund. Im Jahr 2025 wurde Cargo Marty zum Begleiter einer 21-jährigen Frau mit Asperger-Syndrom.

Im Rahmen gesellschaftlicher Verantwortung richteten wir unseren Fokus auch auf die Förderung der Geschichte und Gegenwart des Schienenverkehrs. Mit unserem Präsentationswagen nahmen wir an einer Reihe thematisch ausgerichteter Veranstaltungen teil, die beispielsweise vom Verein für Eisenbahngeschichte Martinice v Krkonoších, von den Tschechischen Bahnen oder von der Agentur Steam Story Agency organisiert wurden. Wir unterstützen auch die Tätigkeit von Clubs, die sich dem Modelleisenbahnbau widmen. Dem Bergbau-Freilichtmuseum Mayrau haben wir langfristig Wagen für den Kohletransport als Erinnerung an die enge Verbundenheit zwischen Kohlebergbau und Eisenbahn leihweise zur Verfügung gestellt. Anlässlich des 80. Jahrestags des Endes des Zweiten Weltkriegs stellten wir Wagen für den Transport historischer militärischer Technik von Plzeň nach Rakovník unentgeltlich zur Verfügung.

Eigenständige Kapitel gesellschaftlicher Verantwortung stellen außerdem die Unterstützung des Jugendsports – insbesondere mit dem Fokus auf Leichtathletik und Radsport – sowie die Unterstützung der Freizeitaktivitäten ausgewählter Mitarbeitender von ČD Cargo dar. Diese widmen sich beispielsweise dem Bodybuilding, dem Hundesport oder dem Motorsport.

Gesellschaften mit Kapitalbeteiligung

CD Cargo Germany GmbH

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: BRD 11.10.2004

Grundkapital: 50 000 EUR

Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 100 %

Haupttätigkeit: Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Auftrag und für ČD Cargo, a.s., Spedition.

CD Cargo Austria GmbH

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 30.03.2007

Grundkapital: 275 000 EUR

Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 100% Enkelin (100% CD Cargo Germany GmbH)

Haupttätigkeit: Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport, Spedition.

CD Cargo Poland Sp. z o.o.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: Polen 18.12.2006

Grundkapital: 74 743 987 PLN (Polnischer Zloty)

Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 100 %

Haupttätigkeit: Betrieb des Schienengüterverkehrs, Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Auftrag und für ČD Cargo, a.s., Spedition, Vermietung von Eisenbahn-Güterwagen und Triebfahrzeugen.

CD Cargo Slovakia, s.r.o.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: Slowakei 24.09.2008

Grundkapital: 11 575 771 EUR

Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 100 %

Haupttätigkeit: Betrieb des Schienengüterverkehrs, Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Auftrag und für ČD Cargo, a.s., Spedition, Vermietung von Eisenbahn-Güterwagen und Triebfahrzeugen.

CD Cargo Hungary, Kft

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: Ungarn 26.03.2020

Grundkapital: 1 010 741 569 HUF

Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 100 % (durch die Tochtergesellschaft CD Cargo Slovakia, s.r.o.)

Haupttätigkeit: Betrieb des Schienengüterverkehrs, Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Auftrag und für ČD Cargo, a.s., Spedition, Vermietung von Eisenbahn-Güterwagen und Triebfahrzeugen.

ČD Cargo Adria d.o.o.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: Kroatien 10.05.2021
Grundkapital: 11 615 240 EUR
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 100%
Haupttätigkeit: Betrieb des Schienengüterverkehrs, Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Auftrag und für ČD Cargo, a.s., Spedition, Vermietung von Eisenbahn-Güterwagen und Triebfahrzeugen.

ČD Cargo Logistics, a.s.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 16.06.2007
Grundkapital: 10 000 000 CZK
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 100%
Haupttätigkeit: Spedition.

Terminál Nymburk s.r.o.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 02.03.2023
Grundkapital: 10 000 CZK
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 15 %
Haupttätigkeit: Containerterminalbetreiber

Terminal Brno, a.s.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 25.07.2008
Grundkapital: 71 550 000 CZK
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 66,93 % (47,89 Mio. CZK)
Haupttätigkeit: Betrieb des Kombinierten Verkehrsterminals in Brünn.

ČD-DUSS Terminál, a.s.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 1.3.2007
Grundkapital: 4 000 000 CZK
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 51 % (2,04 Mio. CZK)
Haupttätigkeit: Betrieb des Terminals des kombinierten Verkehrs in Lovosice.

RAILLEX, a.s.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 17.6.2006
Grundkapital: 2 000 000 CZK
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 50 % (1 Mio. CZK)
Haupttätigkeit: Umschlag von Gütern, technische Dienstleistungen im Verkehr.

BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 17.4.1992
Grundkapital: 6 000 000 CZK
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 30 % (1,8 Mio. CZK)
Haupttätigkeit: Vermittlung von Dienstleistungen im Bereich Verkehr außerhalb des Transports mit eigenen Verkehrsmitteln.

Ostravská dopravní společnost, a.s. – v likvidaci

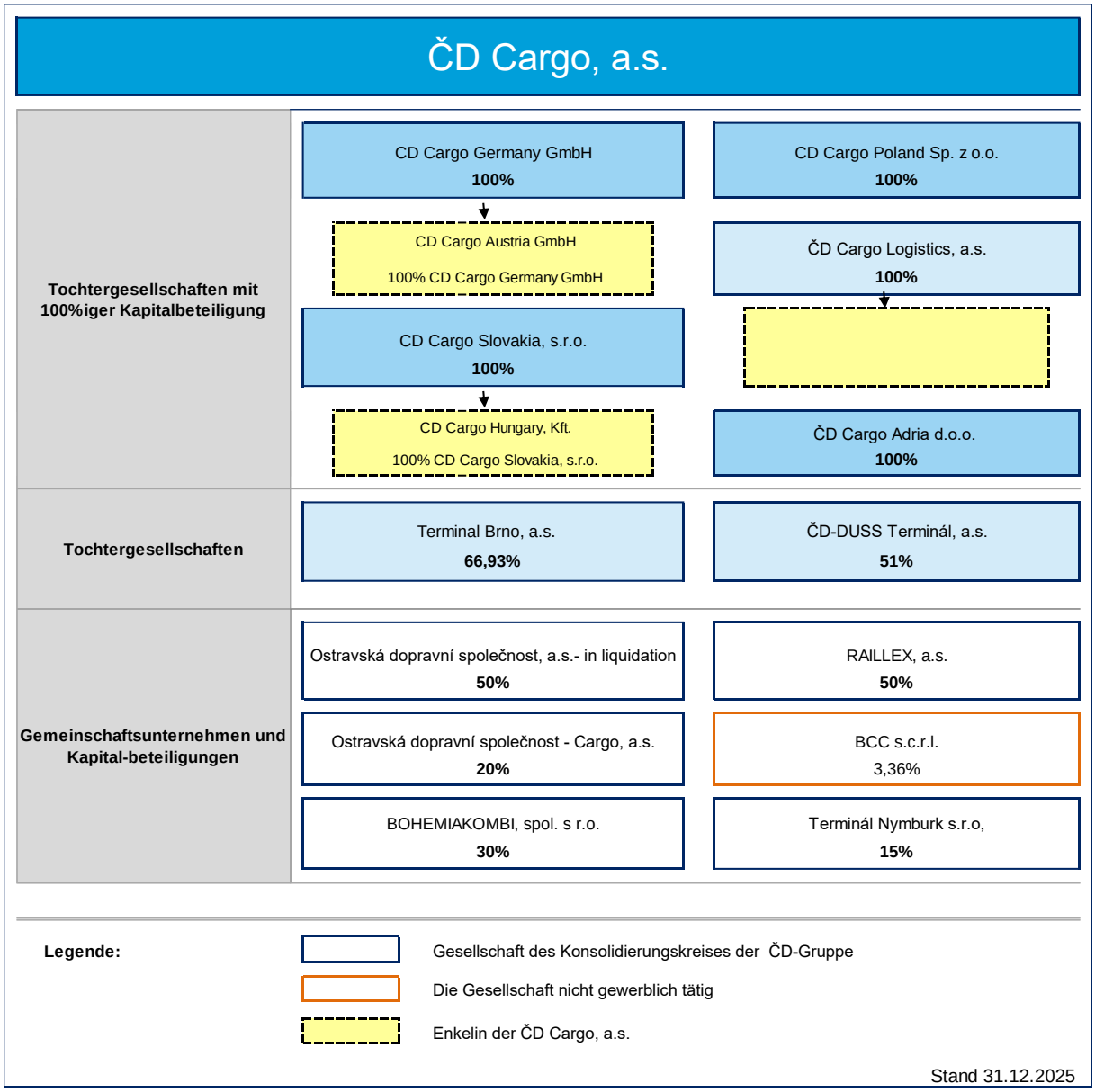
Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 30.5.1995
Grundkapital: 15 000 000 CZK
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 50 % (7,5 Mio. CZK)
Haupttätigkeit: Betrieb des Eisenbahnverkehrs und Vermietung von Lokomotiven, Spedition.

Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: 1.1.2017
Grundkapital: 2 100 000 CZK
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 20 % (420 Tsd. CZK)
Haupttätigkeit: Betrieb des Eisenbahnverkehrs

Bureau Central de Clearing société coopérative á responsabilité limitée (BCC s.c.r.l.)

Datum der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister: Belgien 17.12.1996
Grundkapital (fixer Anteil): 18 750 EUR
Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 3,36 % (3 750 EUR)
Haupttätigkeit: Bargeldlose Abwicklung gegenseitiger Zahlungen im Rahmen des Schienenverkehrs


ČD Cargo, a.s.
Tochtergesellschaften mit 100%iger Kapitalbeteiligung
CD Cargo Germany GmbH
100%
CD Cargo Austria GmbH
100% CD Cargo Germany GmbH
CD Cargo Slovakia, s.r.o.
100%
CD Cargo Hungary, Kft.
100% CD Cargo Slovakia, s.r.o.
CD Cargo Poland Sp. z o.o.
100%
ČD Cargo Logistics, a.s.
100%
ČD Cargo Adria d.o.o.
100%
Tochtergesellschaften
Terminal Brno, a.s.
66,93%
ČD-DUSS Terminál, a.s.
51%
Gemeinschaftsunternehmen und Kapital-beteiligungen
Ostravská dopravní společnost, a.s.- in liquidation
50%
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.
20%
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.
30%
RAILLEX, a.s.
50%
BCC s.c.r.l.
3,36%
Terminál Nymburk s.r.o,
15%
Legende:
Gesellschaft des Konsolidierungskreises der ČD-Gruppe
Die Gesellschaft nicht gewerblich tätig
Enkelin der ČD Cargo, a.s.
Stand 31.12.2025

11 Finanzlage der ČD Cargo, a.s.

Investitionstätigkeit[2]

Investitionstätigkeit von ČD Cargo, a.s. (in Mio. CZK)	2025	2024	2023	2022
Anschaffung von Güterwagen	1	80	291	172
Rekonstruktion und Modernisierung von Güterwagen	5	2	48	100
Anschaffung von Triebfahrzeugen	842	1526	566	527
Rekonstruktion und Modernisierung von Triebfahrzeugen	248	1180	131	1 193
Maschineninvestitionen	8	11	27	5
Bauinvestitionen	50	52	116	139
Sonstige Investitionen	77	164	152	169
Komponentenweise Verbuchung von Revisionsinstandsetzungen des Schie	355	976	1 601	1 777
Investitionen gesamt	**1 587**	**3 991**	**2 933**	**4 092**
Saldo der geleisteten Anzahlungen auf Investitionen	*1 039*	*684*	*603*	*826*
Saldo der geleisteten Anzahlungen auf aus Zuschüssen finanzierte Investitionen	*48*	*75*	*204*	*56*

Finanzierung

Die Finanzierung der Investitions- und Betriebserfordernisse sowie Liquidität der Aktiengesellschaft ČD Cargo wurde 2025 in Kombination von Eigen- und Fremdmitteln sichergestellt, und zwar in Form von kurzfristigen Bankkrediten, Investitionskrediten, Leasing und Anleihen.

Bankkredite und innerbetriebliche Kredite für Betriebserfordernisse

Im Bereich der Finanzierung der Betriebserfordernisse verfügt die ČD Cargo über ein Limit bei durch fünf Banken gewährten Kontokorrentkrediten im Umfang von 1,9 Mrd. CZK.

Darüber hinaus beteiligt sich die ČD Cargo am konzerninternen Cash-Pooling der ČD-Gruppe. Im Rahmen dieses Cash-Poolings steht der ČD Cargo ein Finanzierungslimit bis 0,3 Mrd. CZK und gleichzeitig ein vertragliches Limit über das Cash-Pool-Limit hinaus von 0,7 Mrd. CZK zur Verfügung.

Wechselprogramm

Bei einzelnen Banken sind Rahmenverträge für die Möglichkeit der Emission von Wechseln in einer Gesamthöhe von 2 Mrd. CZK bewilligt. Das Wechselprogramm wurde im Jahresverlauf 2025 nicht in Anspruch genommen; der Wechselrahmen wird jedoch als Form der Reserve für eine etwaige kurzfristige Finanzierung beibehalten.

Leasing

Leasing nutzt die ČD Cargo langfristig zur Finanzierung ausgewählter Projekte im Bereich der Schienenfahrzeuge. Im Jahr 2025 wurde eine Leasingtransaktion zur Finanzierung von Lokomotiven der Baureihe 742.7 abgeschlossen, und zwar im September 2025 mit der Firma ČSOB Leasing, a.s. in Höhe von 50,12 Mio. EUR (inkl. Anzahlung).

[2] Im Geschäftsbericht der ČD Cargo, a.s., für 2025 sind Investitionen gemäß den Internationalen Rechnungslegungsstandards ausgewiesen.

Anleihen

Die Finanzierung durch Anleihen stärkt Liquidität und finanzielle Stabilität des Unternehmens im langfristigen Cashflow-Bereich. Im Jahr 2025 wurden Anleihen in Höhe von 1 Mrd. CZK fällig; zugleich wurden keine neuen Anleihen emittiert. Insgesamt hat die ČD Cargo zum 31.12.2025 Anleihen im Umfang von 2,770 Mrd. CZK und 40 Mio. EUR emittiert.

Investitionskredite

Die ČD Cargo nutzt zur Finanzierung langfristiger Investitionen vorrangig auch durch Banken ausgestellte Investitionskredite. Im Februar 2025 wurde ein Investitionskredit der UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s. in einer Gesamthöhe von 59,5 Mio. EUR in Anspruch genommen. Im Juni und Juli 2025 wurde anschließend ein Kredit der Česká exportní banka, a.s. in einem Gesamtumfang von 60 Mio. EUR ausgeschöpft. Im Dezember 2025 wurde zudem ein neuer Investitionskredit in Höhe von 40 Mio. EUR mit der ING Bank N.V., pobočka Praha, abgeschlossen, der erst im Laufe des 1. Quartals 2026 in Anspruch genommen wird.

Kredit der Europäischen Investitionsbank

Im Dezember 2020 wurde ein Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank unterzeichnet. Der bewilligte Gesamtrahmen dieses Kredits beträgt 130 Mio. EUR. Der Kreditrahmen wird nach und nach in einzelnen Tranchen zur Finanzierung ausgewählter Investitionsprojekte in Anspruch genommen. Im März 2025 erfolgte die Aufnahme der vierten (letzten) Tranche dieses Kredits in Höhe von 20,445 Mio. EUR.

Risikomanagementsystem

Die ČD Cargo überwacht, beurteilt und steuert alle bedeutenden unternehmerischen Risiken im Rahmen des integrierten Risikomanagementsystems der ČD Cargo. Dies betrifft strategische (vor allem geschäftliche), betriebliche, finanzielle und Compliance-Risiken.

Grunddokumente des Risikomanagementsystems sind:

- Risikomanagementpolitik – definiert Ziele, Grundprinzipien und Strategie des Risikomanagements in der ČD Cargo und steckt auch Rollen, Verantwortlichkeiten und Befugnisse im Risikomanagement ab.
- Statut des Risikomanagement-Ausschusses – definiert Rolle, Kompetenzen, Verantwortung, Handlungsweise und Entscheidungstätigkeit des Risikomanagement-Ausschusses.
- Handbuch Risikomanagement – interne Norm, die konkrete Abläufe (Identifizierung, Analyse, Messung, Strategie der Steuerung, Prozesse und Abläufe zur Bewältigung, für Monitoring, Ausweisung und Konsolidierung von Risiken) bei der Steuerung einzelner Risiken festlegt. Das Handbuch Risikomanagement gilt für die gesamte Unternehmensgruppe ČD.
- Risikomanagementstrategie – legt die Identifizierung von Risiken, ihre regelmäßige Überwachung, Quantifizierung und die Einschränkung der Auswirkungen von Risiken auf das Geschäftsergebnis fest. Im Rahmen der Risikomanagementstrategie wird einmal pro Jahr der Risikoappetit bewilligt.

- Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken bei der ČD Cargo – spezifiziert Abläufe und Verfahren für den Bereich finanzieller Risiken mit dem Ziel, das Risiko der ČD Cargo aus betrieblichen und geschäftlichen Aktivitäten sowie Finanzmarktgeschäften deutlich zu reduzieren.

Zur Standardisierung der Abläufe wurde eine einheitliche Softwareunterstützung für das Risikomanagement „KPrisk“ implementiert. Das implementierte einheitliche Risikomanagement schafft die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Prozesse zur Überwachung, Auswertung und Berichterstattung über alle bedeutenden Risiken.

Das Hauptziel des implementierten Systems der aktiven Risikosteuerung besteht darin, fortlaufend eine maximale Einschränkung des negativen Einflusses einzelner Risiken auf das Geschäftsergebnis zu erreichen, d. h. die Auswirkungen ungenutzter Chancen auf die Erträge sowie die negativen Einflüsse im Kostenbereich zu minimieren. Im Rahmen der aktiven Risikosteuerung erfolgte 2025 eine laufende Überwachung und Auswertung der Einhaltung von für einzelne Risiken genehmigten Limits sowie des bewilligten Risikoappetits des Unternehmens.

Die Outputs aus dem Risikoüberwachungssystem werden regelmäßig durch den Risikomanagement-Ausschuss erörtert und dem Vorstand der ČD Cargo vorgelegt.

Strategische Risiken

Die strategischen Risiken sind vor allem durch Geschäftsrisiken definiert. Geschäftsrisiken werden auf der Ebene einzelner Handelswaren genau überwacht. Ausgehend von der Entwicklung in diesen Handelswarengruppen erfolgt die Einleitung von Maßnahmen zur Eliminierung einer negativen Auswirkung. Die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen wird vierteljährlich ausgewertet.

Betriebsrisiken

Als Betriebsrisiken werden insbesondere Risiken in Verbindung mit Zwischenfällen, Schäden an Eigentum und Straftaten gegen Eigentum sowie transportierte Ware definiert.

Eine Reihe betrieblicher Risiken sichert die ČD Cargo in Form einer Haftpflicht- oder Sachversicherung ab. Zu den bedeutendsten auf diese Weise abgesicherten Risiken gehört vor allem die Frachtführerhaftung im Eisenbahngüterverkehr auf regionalen und überregionalen Strecken in der Tschechischen Republik, die Güterwagenhaftpflicht, die Haftpflichtversicherung im Ausland (wo eine Frachtführer-Lizenz erteilt wurde) und die Versicherung ausgewählter Triebfahrzeuge.

Compliance Risiken

Dieser Bereich umfasst das Risikomanagement im Bereich rechtlicher Streitigkeiten, Datenschutz sowie die Auswirkungen der Geschäftsführung der Tochtergesellschaften.

Finanzielle Risiken

Finanzielle Risiken werden gemäß der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken bei der ČD Cargo, a.s., gesteuert. In diesem Dokument sind Ziele und Methoden für einzelne Risiken sowie auch genehmigte Derivatgeschäfte zu ihrer Absicherung festgelegt. Zu den finanziellen Risiken, die im

Rahmen des Risikomanagementsystems überwacht werden, zählen das Liquiditätsrisiko, das Kreditrisiko, das Währungsrisiko sowie das Rohstoffrisiko.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko wird so gesteuert, dass ein ausreichender Umfang sowie die Diversifizierung der erforderlichen finanziellen Mittel zur Erfüllung finanzieller Verpflichtungen und Finanzierung geplanter Investitionen für die Entwicklung des Unternehmens sichergestellt sind.

Auf regelmäßiger Basis erfolgen eine Auswertung der Liquiditätsentwicklung und des Bestandes verfügbarer Mittel sowie die Aufstellung eines kurz-, mittel- und langfristigen Cashflow-Plans.

Das Unternehmen widmet sich vorrangig der Beschaffung der geplanten externen Finanzierungsquellen, um ausreichend Mittel für kurz- und langfristige Finanzierungen bei gleichzeitiger Wahrung der finanziellen Gesundheit des Unternehmens bereitzustellen.

Kreditrisiko

Zur Besicherung potenziell riskanter Forderungen werden Standardinstrumente in unterschiedlichen Kombinationen eingesetzt.

Bei der ČD Cargo, a.s. kommt gleichzeitig ein System der laufenden Forderungsüberwachung nach einzelnen Firmen, Verzugsdauer und weiteren Parametern zur Anwendung. Hierzu werden vorgegebene Verfahren und regelmäßige Berichte genutzt. Mit der Entwicklung von Forderungen befassen sich aktiv die einzelnen zuständigen Mitarbeiter sowie die Forderungskommission.

Währungsrisiko

Der Steuerung des Währungsrisikos gilt bei der ČD Cargo, a.s,. ein ständiges und systematisches Augenmerk, weil ein bedeutender Teil der Einnahmen in der Währung EUR vereinbart ist. Zur Einschränkung möglicher negativer Auswirkungen auf das Unternehmen wird eine breite Palette an verfügbaren Instrumenten genutzt, die je nach Charakter sowohl kurz- als auch mittelfristig zum Einsatz kommen.

Das Ziel der Steuerung dieses Risikos besteht darin, so weit wie möglich die natürliche Absicherung zu nutzen und im Rahmen der verbleibenden offenen Position gegebenenfalls eine Währungsabsicherung sowie weitere Währungsoperationen vorzunehmen. In Hinblick auf die vorausgesetzten Einnahmen in EUR für realisierte Leistungen und die interne Preiskalkulation, abzüglich der geplanten Betriebs- und Investitionsausgaben sowie Kreditraten in derselben Währung, können auch Absicherungen des Wechselkurses CZK/EUR unter Berücksichtigung der aktuellen Marktlage und im Einklang mit der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken vorgenommen werden.

Rohstoffrisiko

Bedeutende Kostenpositionen sind Traktionsstrom und Dieselkraftstoff für Triebfahrzeuge, welche die ČD Cargo, a.s., bei der Erbringung ihrer Leistungen verbraucht.

Das Ziel der Steuerung des Rohstoffrisikos besteht darin, die Absicherung so vorzunehmen, dass der negative Einfluss auf die Bewirtschaftung nicht höher als der festgelegte Risikoappetit des

Unternehmens ist. Zum Erreichen des geforderten Zustandes werden Methoden und Instrumente zur Steuerung des Rohstoffrisikos ausgehend von der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken bewilligt.

Für das Jahr 2025 wurde eine teilweise Absicherung des Preises für Traktionsdiesel umgesetzt, die das potenzielle Rohstoffrisiko der Gesellschaft verringert. Traktionsstrom wird von der Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) zu vorab klar definierten Bedingungen bezogen.

Zinsrisiko

Ein Zinsrisiko kann sich aus Änderungen variabler Zinssätze bei Finanzierungsquellen ergeben, die zu solchen Zinssätzen vereinbart sind. Das Ziel der Steuerung des Zinsrisikos besteht darin, die Absicherung dahingehend vorzunehmen, dass der negative Einfluss auf die Bewirtschaftung nicht höher als der festgelegte Risikoappetit des Unternehmens ist. Der maximale Anteil von Finanzierungen mit variablem Zinssatz ist gemäß der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken auf 50 % des Gesamtumfangs festgelegt. Zum Erreichen dieser Vorgabe werden Methoden und Instrumente zur Steuerung des Zinsrisikos bzw. feststehende Zinssätze im Fall ihrer wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit bewilligt. Das Zinsrisiko wird durch Abschluss der meisten Anleihen, Kredit- und Leasingverträge auf der Basis fester Zinssätze deutlich eliminiert.

12 Erwartete Entwicklung, Ziele und Vorhaben

Der Schienengüterverkehr wird von einer Reihe von Faktoren beeinflusst, die sich leider nicht zuverlässig prognostizieren lassen. Die Einflüsse auf den Transport lassen sich in globale und nationale oder auch in natürliche und gesellschaftliche sowie in langfristige und kurzfristige unterteilen. Nach dem ersten Kriterium, das als das wichtigste erscheint, können wir die folgenden Umstände identifizieren, die die weitere Entwicklung bestimmen: Zunächst geht es um die Kriege in der Ukraine und im Nahen Osten mit all ihren negativen Folgen für den Welthandel. Die Güterbahntransporte betreffen am meisten die Veränderungen im internationalen Handel und in der Logistik, die durch diese Konflikte verursacht wurden. Das Jahr 2026 wird weiterhin erheblich von der Außenpolitik der Vereinigten Staaten von Amerika beeinflusst sein – insbesondere von einem De-facto-Handelskrieg mit sämtlichen Handelspartnern, in erster Linie mit China und der Europäischen Union.

Auf europäischer Ebene treten die Auswirkungen der sich vertiefenden Rückstände der europäischen Industrie – insbesondere der Automobilindustrie – gegenüber der chinesischen Konkurrenz in voller Stärke zutage; die Folge sind sinkende Verkaufszahlen nahezu aller Marken. An dieser Stelle ist jedoch die weiterhin gute Absatzentwicklung von Škoda Auto zu erwähnen, der es auch im Bereich der Elektromobilität gelingt, gute Ergebnisse zu erzielen. Die Probleme der Automobilindustrie wirken sich anschließend negativ auf die gesamte umfangreiche Lieferkette aus, unter anderem auch auf die Metallurgie.

Voll zum Tragen kommen die Auswirkungen der ehrgeizigen ökologischen Politik der EU, bekannt unter dem Marketingnamen „Green Deal“. Dies betrifft insbesondere die hohen Preise für Elektrizität – unter anderem als Folge der sinkenden Anzahl von Emissionszertifikaten und des damit verbundenen Anstiegs ihrer Preise. Diese Politik verursacht auch weitere Kosten im Zusammenhang mit der Erreichung der Umweltziele gemäß der angenommenen ESG-Strategie, und zwar branchen- und handelsübergreifend, die von Kunden und Verbrauchern nur schwer absorbiert werden können. Neu ist jedoch der zunehmende Widerstand gegen diesen Trend.

Infolge der oben beschriebenen ungünstigen Entwicklung kommt es zu einem Kapazitätsüberhang nicht nur im Schienengüterverkehr, sondern auch bei der Konkurrenz auf der Straße, was sich insbesondere in einem Druck zur Senkung der realisierten Preise widerspiegelt. Eine bedeutende Rolle im Wettbewerb spielt zudem die wachsende Flexibilität privater Verkehrsunternehmen im Segment einzelner Wagenladungen – inzwischen auch in anderen Güterarten als Holz. Zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von ČD Cargo im Segment einzelner Wagenladungen ist es erforderlich, eine Optimierung und eine deutliche Effizienzsteigerung des Betriebs- und Geschäftsmodells dieser Transporte umzusetzen.

Zu den wirtschaftlichen Zielen des Unternehmens gehört vor allem die Aufrechterhaltung eines stabilen Cashflows ausgehend einerseits von der Sicherstellung des geplanten Niveaus der Umsatzerlöse aus eigenen Transportleistungen und andererseits von einer effektiven Inanspruchnahme von Kostenposten sowie der Bereitstellung ausreichender Liquidität auf mittel- und langfristige Sicht. Ein wichtiges Ziel ist die Stabilisierung der Profitabilität der Haupttätigkeit und sonstigen geschäftlichen Aktivitäten.

13 Bericht des Prüfers zum Konzern-Nachhaltigkeitsbericht

Deloitte Audit s.r.o.
Churchill I
Italská 2581/67
120 00 Praha 2 - Vinohrady
Česká republika

Tel.: +420 246 042 500
DeloitteCZ@deloitteCE.com
www.deloitte.cz

zapsána Městským soudem
v Praze, oddíl C, vložka 24349
IČO: 49620592
DIČ: CZ49620592

BERICHT DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS ÜBER EINE PRÜFUNG MIT BEGRENZTER SICHERHEIT DES KONSOLIDIERTEN NACHHALTIGKEITSBERICHTS DER ČD Cargo, a.s.

Für den Aktionär der ČD Cargo, a.s.

Mit Sitz: Jankovcova 1569/2c, 170 00 Prag 7 - Holešovice

Wir haben die Prüfung mit begrenzter Sicherheit des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts der Gesellschaft ČD Cargo, a.s. und ihrer Tochtergesellschaften (die „Gruppe") durchgeführt. Dieser Bericht ist im Abschnitt Konsolidierter Nachhaltigkeitsbericht des Jahresfinanzberichts enthalten und umfasst auch die durch Verweis in den Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht einbezogenen Angaben, wie sie im Abschnitt BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen offengelegt sind (weiterhin auch der „Konsolidierte Nachhaltigkeitsbericht"), zum 31. Dezember 2025 und für das an diesem Datum endende Geschäftsjahr.

Feststellung der anzuwendenden Kriterien

Der Konsolidierte Nachhaltigkeitsbericht wurde vom Vorstand der Gesellschaft erstellt, um die Übereinstimmung mit den Anforderungen des § 32k des tschechischen Rechnungslegungsgesetzes, mit dem Artikel 29a der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates umgesetzt wird, sicherzustellen, einschließlich:

- der Übereinstimmung mit den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung, die durch die delegierte Verordnung (EU) der Kommission vom 31. Juli 2023 zur Ergänzung der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates („ESRS") eingeführt wurden, einschließlich der Tatsache, dass das von der Gruppe durchgeführte Verfahren zur Ermittlung der im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht offengelegten Informationen (das „Identifizierungsverfahren") mit der Beschreibung im Abschnitt IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen übereinstimmt; und
- der Übereinstimmung der im Unterabschnitt EU-Taxonomie des Abschnitts Umwelt des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts enthaltenen Angaben mit Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates (die „Taxonomie-Verordnung").

Inhärente Beschränkungen bei der Aufstellung des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts

Die Kriterien, die Natur des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts und das Fehlen von langfristig etablierten, autoritativen Leitlinien, Berichterstattungspraktiken und Erfahrungen mit der Anwendung der Standards ermöglichen die Anwendung unterschiedlicher, aber akzeptabler Messmethoden, was zu Abweichungen zwischen den Unternehmen führen kann. Die angewandten Messmethoden können auch die Vergleichbarkeit der von verschiedenen Organisationen berichteten Nachhaltigkeitsaspekte sowie die Vergleichbarkeit über Jahre innerhalb einer Organisation beeinträchtigen, da sich die Methoden weiterentwickeln.

Bei der Berichterstattung über zukunftsgerichtete Informationen gemäß den ESRS ist das Management der Gruppe verpflichtet, diese zukunftsgerichteten Informationen auf der Grundlage offengelegter Annahmen über Ereignisse, die in der Zukunft eintreten können, sowie möglicher zukünftiger Handlungen der Gruppe zu erstellen. Wahrscheinlich wird es zu Abweichungen kommen, da erwartete Ereignisse häufig nicht wie angenommen eintreten.

Bei der Festlegung der im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht offengelegten Informationen interpretiert das Management der Gruppe unbestimmte rechtliche und andere Begriffe. Unbestimmte rechtliche und andere Begriffe können unterschiedlich ausgelegt werden, einschließlich der Frage der Übereinstimmung ihrer Auslegung mit den Rechtsvorschriften, und unterliegen daher Unsicherheiten.

Deloitte označuje jednu či více společností globální sítě členských společností Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL) a jejich dceřiné a přidružené subjekty (souhrnně „organizace Deloitte"). Společnost DTTL (rovněž označovaná jako „Deloitte Global") a každá z jejích členských společností a jejích přidružených subjektů je samostatným a nezávislým právním subjektem, který není oprávněn zavazovat nebo přijímat závazky za jinou z těchto členských společností a jejích přidružených subjektů ve vztahu k třetím stranám. Společnost DTTL a každá členská společnost a přidružený subjekt nese odpovědnost pouze za své vlastní jednání či pochybení, nikoli za jednání či pochybení jiných členských společností či přidružených subjektů. Společnost DTTL služby klientům neposkytuje. Více informací najdete na adrese www.deloitte.com/about.

C548C8217EB52C26A1EE39B02E7BFFF4

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft für den Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Gestaltung und Umsetzung eines Verfahrens zur Ermittlung der im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht offengelegten Informationen in Übereinstimmung mit den ESRS sowie für die Offenlegung dieses Identifizierungsverfahrens im Abschnitt IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts. Diese Verantwortlichkeit umfasst:

- Verständnis des Kontexts, in dem die Tätigkeiten und Geschäftsbeziehungen der Gruppe stattfinden, sowie die Gewinnung von Erkenntnissen darüber, welche Subjekte Stakeholder der Gesellschaft sind;
- die Identifizierung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen (sowohl negativer als auch positiver) im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten sowie der Risiken und Chancen, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die Zahlungsströme, den Zugang zu Finanzmitteln oder die Kapitalkosten des Unternehmens kurz-, mittel- oder langfristig beeinflussen oder voraussichtlich beeinflussen könnten;
- die Bestimmung der Wesentlichkeit der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten durch Auswahl und Anwendung angemessen festgelegter Schwellenwerte; und
- die Vornahme von Annahmen, die unter den gegebenen Umständen als angemessen gelten.

Der Vorstand ist darüber hinaus verantwortlich für die Aufstellung des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit § 32k des tschechischen Rechnungslegungsgesetzes, mit dem Artikel 29a der EU-Richtlinie 2013/34/EU umgesetzt wird, einschließlich:

- der Einhaltung der ESRS;
- der Erstellung der Angaben im Unterabschnitt EU-Taxonomie des Abschnitts Umwelt des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung;
- der Gestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung solcher interner Kontrollen, die das Management als notwendig erachtet, um die Aufstellung des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist, unabhängig davon, ob diese auf dolosen Handlungen oder Irrtümern beruhen; und
- der Auswahl und Anwendung geeigneter Methoden der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie der Vornahme von Annahmen und Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen als angemessen gelten.

Der Aufsichtsrat ist für die Überwachung des Verfahrens der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Gruppe verantwortlich.

Unsere Verantwortlichkeiten

Wir haben unsere Prüfung mit begrenzter Sicherheit in Übereinstimmung mit dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) – Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information – durchgeführt.

Die im Rahmen einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit durchgeführten Verfahren unterscheiden sich in Art und zeitlicher Durchführung von denen einer Prüfung mit angemessenem Maß an Sicherheit und sind in ihrem Umfang deutlich eingeschränkter. Folglich ist das Maß an Sicherheit, das bei einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit erlangt wird, wesentlich geringer als dasjenige, das bei einer Prüfung mit angemessenem Maß an Sicherheit erzielt worden wäre.

Unser Ziel ist es, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir eine begrenzte Sicherheit darüber erlangen, ob der Konsolidierte Nachhaltigkeitsbericht in wesentlichen Belangen frei von falschen Darstellungen ist, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, und einen Vermerk über eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit zu erstellen, der unsere Beurteilung enthält. Falsche Darstellungen können sowohl auf dolose Handlungen als auch auf Irrtümer zurückzuführen sein und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf Grundlage des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts getroffenen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Im Rahmen einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir fachliches Ermessen aus und bewahren während der gesamten Prüfung eine kritische Grundhaltung.

Unsere Verantwortlichkeit in Bezug auf den Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht im Zusammenhang mit dem Identifizierungsverfahren umfasst:

- ein Verständnis des Identifizierungsverfahrens zu erlangen, jedoch nicht mit dem Ziel, eine Beurteilung über die Wirksamkeit des Verfahrens, einschließlich dessen Ergebnisses, abzugeben;

C54BC8217EB52C26A1EE39B02E78FFF4

- die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen zur Beurteilung, ob das Identifizierungsverfahren mit der konzerninternen Beschreibung des Verfahrens übereinstimmt, wie sie im Abschnitt IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts offengelegt ist.

Unsere weiteren Verantwortlichkeiten in Bezug auf den Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht umfassen:

- ein Verständnis des Kontrollumfelds, der Verfahren und der Informationssysteme des Unternehmens zu erlangen, soweit sie für die Erstellung des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts relevant sind – jedoch ohne die Ausgestaltung spezifischer Kontrollaktivitäten zu beurteilen, Nachweise über deren Implementierung zu erlangen oder deren Wirksamkeit zu testen;
- die Identifikation von Angaben, bei denen wahrscheinlich wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern;
- die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen als Reaktion auf die im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht offengelegten Informationen, bei denen wahrscheinlich wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern. Das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung infolge doloser Handlungen nicht zu erkennen, ist höher als das Risiko bei Irrtümern, da dolose Handlungen beispielsweise durch kollusives Zusammenwirken, Fälschung, vorsätzliche Auslassungen, falsche Angaben oder die Umgehung interner Kontrollen erfolgen können.

Unsere Unabhängigkeit und Qualitätsmanagement

Wir haben die einschlägigen Unabhängigkeits- und sonstigen berufsethischen Anforderungen des Gesetzes über Wirtschaftsprüfer sowie des von der Wirtschaftsprüferkammer der Tschechischen Republik verabschiedeten Ethikkodex eingehalten. Der Kodex basiert auf grundlegenden Prinzipien wie Integrität, Objektivität, fachliche Kompetenz und gebotene Sorgfalt, Vertraulichkeit sowie berufliches Verhalten.

Wir haben den International Standard on Quality Management (ISQM) 1 – Quality Management for Firms that Perform Audits or Reviews of Financial Statements, or Other Assurance or Related Services Engagements – angewendet und unterhalten dementsprechend ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem. Dieses beinhaltet dokumentierte Grundsätze und Verfahren zur Einhaltung berufsethischer Anforderungen, professioneller Standards sowie geltender gesetzlicher und regulatorischer Vorschriften.

Zusammenfassung der durchgeführten Arbeiten

Eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit erfordert die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über den Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht.

Die Art, der Zeitpunkt und der Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen hängen vom fachlichen Ermessen ab, einschließlich der Identifizierung von Angaben in dem Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht, bei denen wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern.

Im Rahmen unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit in Bezug auf das Identifizierungsverfahren gingen wir wie folgt vor:

- Wir gewannen ein Verständnis des Identifizierungsverfahrens, indem wir:
  - ein Verständnis des Prozesses gewannen, indem wir Befragungen durchführten, um die Quellen der von der Unternehmensleitung verwendeten Informationen nachzuvollziehen; und
  - die interne Dokumentation der Gruppe zu ihrem Identifizierungsverfahren prüften.
- Wir beurteilten, ob die im Rahmen unserer Prüfungshandlungen erlangten Nachweise über den von der Gruppe implementierten Identifizierungsverfahren mit der Beschreibung des Verfahrens im Abschnitt IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen übereinstimmten.

Im Rahmen unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit in Bezug auf den Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht gingen wir wie folgt vor:

- Wir gewannen ein Verständnis der Prozesse der Gruppe im Hinblick auf die Erstellung des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts, indem wir Befragungen durchführten, um das Kontrollumfeld, die Verfahren und die Informationssysteme zu verstehen, die für die Erstellung des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts relevant sind;
- Wir beurteilten, ob die im Rahmen des Verfahrens zur Identifizierung der offenzulegenden Informationen als wesentlich identifizierten Informationen tatsächlich im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht enthalten waren;
- Wir beurteilten, ob die Struktur und die Darstellung des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts im Einklang mit den Anforderungen der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) stehen;
- Wir führten Befragungen des relevanten Personals sowie analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Angaben im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht durch;

- Wir führten auf Stichprobenbasis inhaltliche Prüfungshandlungen (Substantive Assurance Procedures) zu ausgewählten Angaben im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht durch;
- Wir erlangten Nachweise über die angewendeten Methoden zur Entwicklung wesentlicher Schätzungen und zukunftsgerichteter Informationen sowie über deren Anwendung;
- Wir gewannen ein Verständnis des Verfahrens zur Identifizierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten sowie der entsprechenden Angaben im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht.

Unserer Ansicht nach sind die von uns erlangten Nachweise hinreichend und geeignet, um als Grundlage für unsere Beurteilung zu dienen.

Beurteilung mit begrenzter Sicherheit

Aufgrund der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Nachweise ist uns nichts zur Kenntnis gekommen, was uns dazu veranlassen würde anzunehmen, dass der Konsolidierte Nachhaltigkeitsbericht in allen wesentlichen Aspekten nicht gemäß § 32k des tschechischen Rechnungslegungsgesetzes zur Umsetzung von Artikel 29a der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates erstellt wurde, einschließlich:

- der Übereinstimmung mit den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung, einschließlich der Tatsache, dass das von der Gruppe durchgeführte Verfahren zur Ermittlung der im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht offengelegten Informationen mit der Beschreibung im Abschnitt IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen übereinstimmt; und
- der Übereinstimmung der im Unterabschnitt EU-Taxonomie des Abschnitts Umwelt des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts enthaltenen Angaben mit Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung.

In Prag am 14. April 2026

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft:

Deloitte Audit s.r.o.
Registernummer 079



Gesetzlicher Abschlussprüfer:

Ladislav Šauer
Registernummer 2261



C548C8217EB52C26A1EE39B02E7BFFF4

14 Konsolidierter Nachhaltigkeitsbericht

Einleitungsworte

Das Jahr 2025 war nicht nur für ČD Cargo, sondern auch für viele andere Frachtführer in Europa sehr schwierig. Die fortschreitende Transformation von Industriezweigen, in denen Rohstoffe und/oder Produkte traditionell per Bahn transportiert wurden, führt zu einem kontinuierlichen Rückgang der Transportmengen und einer geringeren Kapazitätsauslastung. Angesichts des aktuellen und des weiterhin zu erwartenden Leistungsrückgangs hat ČD Cargo eine weitere Phase der Umstrukturierung eingeleitet, um Überkapazitäten abzubauen und die Netzabdeckung an den Punkten zu reduzieren, an denen der Betrieb nach dem derzeitigen System wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll ist.

Dieser Prozess wirkte sich auch negativ auf die Erfüllung einiger Nachhaltigkeitsziele aus, mit einem leichten Rückgang des Marktanteils und einer erhöhten Mitarbeiterfluktuation. Das Ziel der Umstrukturierungsmaßnahmen war es jedoch eindeutig, die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zu stabilisieren und deutlich negativere Szenarien wie bei einigen unserer Wettbewerber zu vermeiden.

Gleichzeitig ist es uns gelungen, unsere Geschäftstätigkeit im Ausland, insbesondere in Deutschland und Österreich, auszubauen, was uns veranlasst hat, eine Analyse der Klimarisiken in diesen Destinationen zu erstellen und einige der Aktivitäten von ČD Cargo an die EU-Taxonomie anzupassen.

Die Gesellschaft ČD Cargo leistet weiterhin einen Beitrag zur Minderung des Klimawandels, indem sie eine energieeffizientere Alternative zum Lkw-Transport bietet, da mehr als 90 % ihrer Transporte mit abhängiger Traktion durchgeführt werden. Qualitativ hochwertige Verkehrsdienstleistungen und die Kooperation mit anderen Verkehrsmoden sind nach wie vor unsere Priorität und ein besonders wichtiger Pfeiler unserer Strategie. Wir werden weiterhin in der Lage sein, unseren Kunden je nach ihren Wünschen emissionsarme Dienstleistungen anzubieten.

Im Zuge des Abbaus von Überkapazitäten werden die ältesten Fahrzeuge, die die Emissionsnormen nicht mehr erfüllen, schrittweise ausgemustert. Dies trug zusammen mit anderen Kosten- und Investitionseinsparungsmaßnahmen bei ČD Cargo und einer Änderung des Energiemixes zu einer signifikanten jährlichen Reduzierung des CO_2-Fußabdrucks von ČD Cargo und einer geringeren Luftverschmutzung bei.

Soziale Verantwortung bleibt ein integraler Bestandteil der Unternehmenskultur von ČD Cargo. Wir legen den großen Wert auf die Sicherheit im Schienenverkehr und faire Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeiter ohne jegliche Möglichkeit zur Diskriminierung. Wir bemühen uns, unsere Mitarbeiter und ihre Familienangehörigen mittels des Stützungsfonds Železnice srdcem (*Bahn mit Herz*) zu unterstützen, die in eine schwierige Lage geraten sind.

Natürlich engagieren wir uns weiterhin für einen verantwortungsvollen Umgang mit Abfällen und bemühen uns aktiv um die Wiederverwendung von Teilen für die Reparatur von Güterwagen und Lokomotiven im Rahmen unserer Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge oder um die Suche nach den Verfahren und Materialien mit einer längeren Lebensdauer.

Wir werden alle bedeutenden nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen kontinuierlich überwachen, um sicherzustellen, dass wir darauf vorbereitet sind, angemessen zu reagieren und unsere Nachhaltigkeitsziele, die eng mit unserer Strategie abgestimmt sind, schrittweise zu erreichen. All dies natürlich unter Berücksichtigung unserer aktuellen wirtschaftlichen Lage und Stabilität, der Interessen unserer Stakeholder und der geltenden Legislative.

ESG ČD Cargo Team

EINFÜHRUNG IN DIE NACHHALTIGKEIT

ESRS 2

Grundlage für die Vorbereitung

BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Der Nachhaltigkeitsbericht der ČD Cargo Gruppe wurde auf konsolidierter Basis gemäß den Anforderungen des Rechnungslegungsgesetzes Nr. 563/1991 GBl., in der aktuellen Fassung, in Übereinstimmung mit den europäischen ESRS-Standards und der CSRD-Richtlinie erstellt. **Der Umfang der Konsolidierung** wurde **nach der Methode der operativen Kontrolle ermittelt und ist identisch mit dem** nach der Vollmethode **konsolidierten Konsolidierungskreis im Rahmen der Finanzberichterstattung.** Die in die Konsolidierung einbezogenen Unternehmen sind von der individuellen Nachhaltigkeitsberichterstattung befreit.

Der Nachhaltigkeitsbericht umfasst die vor-und nachgelagerten Bereiche der Wertschöpfungskette des Unternehmens:

- er umfasst die Informationen über die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Unternehmens, die durch die doppelte Wesentlichkeitsbewertung ermittelt wurden,
- die Möglichkeit wurde nicht ausgenutzt, bestimmte Informationen über das geistige Eigentum, das Know-how oder die Innovationsergebnisse wegzulassen,
- das Unternehmen hat nicht von der Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht, wonach Informationen über künftige Entwicklungen oder Angelegenheiten, die derzeit geprüft werden, nicht veröffentlicht werden müssen.

BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen

Das Unternehmen ist nicht von den in Abschnitt 6.4 **des ESRS 1** definierten **Zeithorizonten abgewichen**:

- der kurzfristige Zeitraum entspricht 12 Monaten nach dem Berichtszeitraum des Jahresabschlusses des Unternehmens,
- der mittelfristige Horizont umfasst eine Spanne von einem Jahr bis fünf Jahren,
- der langfristige Horizont ist ein Horizont von mehr als fünf Jahren.

Bei der Bewertung des Klimarisikos wurde **ein anderer Ansatz gewählt**, bei dem längere Zeithorizonte verwendet wurden, da die Risiken über einen längeren Zeitraum bewertet werden müssen. Ihre vollständige Definition ist in Abschnitt E1 – Klimawandel im Kapitel Strategie angegeben.

Schätzung der Wertschöpfungskette

Das Unternehmen hat die Kennzahlen identifiziert, die Daten zur vor-und nachgelagerten Wertschöpfungskette enthalten, **die anhand indirekter Quellen geschätzt werden**. Dazu gehört zum Beispiel der Kauf von Waren, Dienstleistungen oder Kapitalgütern. Die nachstehende Tabelle enthält deren ausführliche Liste einschließlich der Beschreibung, des Genauigkeitsgrads und der geplanten Maßnahmen.

Kennzahl	Beschreibung	Genauigkeitsgrad	Geplante Maßnahmen
Kohlenstoff-Fußabdruck – Scope 3.1 Einkauf von Waren und Dienstleistungen	Bei der Ausgabenmethode werden die Emissionen aller eingekauften Waren und Dienstleistungen nach einer Konsolidierungsmethode erfasst, die eine Doppelzählung von Emissionen vermeidet. Interne Weiterverkäufe und Energiekosten sowie andere separate Teile der Kohlenstoff-Fußabdruckberechnung oder rein finanzielle/buchhalterische Transaktionen werden gegenseitig ausgeschlossen.	Die Ausgabemethode ist eine der vier möglichen Arten der Berichterstattung über Scope 3.1 Emissionen im Rahmen des GHG-Protokolls. Dies ist angesichts der Vielfalt und Herkunft der einzelnen Ausgabenposten die am wenigsten genaue Methode. Die Unsicherheit liegt bei bis zu 80 %.	Die ČD Cargo plant, von den Lieferanten den Kohlenstoff-Fußabdruck der Gesellschaft, beziehungsweise den Kohlenstoff-Fußabdruck des Produkts zu erhalten. Die Maßnahme wird auf die bedeutendsten Lieferanten in Bezug auf die Aktivitäten des Unternehmens angewendet. Die Berechnung der THG-Emissionen in Scope 3.1 wird nachfolgend in einer hybriden Weise durchgeführt.
CO_2-Fußabdruck – Scope 3.2 Kapitalgüter	Ausgabenmethode – es gelten die gleichen Informationen wie für die vorherige Kategorie. Die Ausgabenmethode wird weiter durch einen numerischen Ausdruck der erworbenen Kapitalgüter (z. B. die Anzahl der Lokomotiven) ergänzt, sofern Daten verfügbar sind.	Die Ausgabemethode ist eine der vier möglichen Arten der Berichterstattung über Scope 3.2 Emissionen im Rahmen des GHG-Protokolls. Dies ist angesichts der Vielfalt und Herkunft der einzelnen Ausgabenposten die am wenigsten genaue Methode. Die Unsicherheit liegt bei bis zu 80 %.	Die ČD Cargo plant, von den Lieferanten den Kohlenstoff-Fußabdruck der Gesellschaft, beziehungsweise den Kohlenstoff-Fußabdruck des Produkts zu erhalten. Die Maßnahme wird auf die bedeutendsten Lieferanten in Bezug auf die Aktivitäten des Unternehmens angewendet. Die Berechnung der THG-Emissionen in Scope 3.2 wird nachfolgend in einer hybriden Weise durchgeführt.
CO_2-Fußabdruck – Scope 3.6 Geschäftsreisen	Ausgabemethode, bei der die Höhe der Ausgaben für jede Verkehrsweise für Geschäftsreisen festgelegt wird.	Die Ausgabemethode ist eine der drei möglichen Arten der Berichterstattung über Scope 3.6 Emissionen im Rahmen des GHG-Protokolls. Es handelt sich um die am wenigsten genaue Methode mit Bezug nicht nur auf die zeitliche Variabilität der Preise für dieselbe Unterkunft oder Reise.	Es handelt sich um eine Kategorie mit einem vernachlässigbaren CO_2-Fußabdruck. Die ČD Cargo plant daher vorerst keine genaueren Maßnahmen.

CO_2-Fußabdruck – Scope 3.7 Pendeln der Mitarbeitenden	Die Durchschnittsdatenmethode, bei der die Emissionen aus dem Pendlerverkehr der Arbeitnehmer auf der Grundlage der durchschnittlichen Pendlerdaten unter Berücksichtigung der Verkehrsmittel geschätzt werden.	Im Hinblick auf den gesamten CO_2-Fußabdruck der ČD Cargo ist dies eine marginale Kategorie, in der dieser Ansatz als ausreichend angesehen werden kann. Die Genauigkeit ist in dieser Kategorie von den verfügbaren Daten abhängig. Wenn die ČD Cargo über detailliertere Daten verfügen würde, könnte die Berechnung verfeinert werden.	Es handelt sich um eine Kategorie mit der geringen Bedeutung für die ČD Cargo, so dass sie noch keine genaueren Maßnahmen plant.

Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheit

In Übereinstimmung mit ESRS 1 7.2 **hat die Gesellschaft die folgenden Messunsicherheiten** in dem Bereich Umwelt ermittelt:

E2 Luftschadstoffe:

- Bei den an Tochtergesellschaften vermieteten Lokomotiven wurde für die Berechnung der Luftschadstoffe gemäß der Berechnungsmethode für Luftschadstoffe der Leistungswert anhand des Traktionskraftstoffverbrauchs umgerechnet.

E5-5 Ressourcenabflüsse:

- Genaue Aufzeichnungen über den in Rechnung gestellten Kommunalmüll sind für die Tochtergesellschaften der ČD Cargo nicht verfügbar. Aus diesem Grund wurde ein einheitliches Neuberechnungsverfahren auf der Gruppenebene eingeführt. **Die Menge des Kommunalmülls wird bei den Tochtergesellschaften auf der Grundlage der Daten der Muttergesellschaft** ČD Cargo anhand der Anzahl der Arbeitnehmer **neu berechnet.** Die auf diese Weise berechnete Gesamthöhe des Abfallmaterials ist im Vergleich zur Gesamthöhe des produzierten Abfalls der Gruppe vernachlässigbar.

Berechnung des CO_2-Fußabdrucks

- Fernversorgung mit Wärme und Strom für Gebäude:
  - Innerhalb dieses Datenbereichs wird **der Verbrauch von Fernwärme in gemieteten Gebäuden geschätzt.** Im Falle der ČD Cargo Poland werden die Daten beispielsweise auf der Grundlage des Verbrauchs im Vorjahr (Daten für 2025 waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts nicht verfügbar) oder im Falle der ČD Cargo Slovakia auf der Grundlage einer **Schätzung des Stromverbrauchs in der vorherigen Periode** geschätzt.
- Berechnung der Stromrückgewinnung bei Lokomotiven:
  - Innerhalb dieser Kategorie wurde im Falle der österreichischen Niederlassung eine Neuberechnung auf Basis von Daten zur Rückgewinnung der elektrischen Energie bei

der Muttergesellschaft durchgeführt. Im Fall der Niederlassung in Deutschland war die Rechnung für den letzten Monat nicht verfügbar. Dieser Monat wurde anhand des Medians des Verbrauchs der ersten 11 Monate berechnet.

Informationen zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts

ČD Cargo veröffentlicht ihren zweiten Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025. Im Rahmen dieses Berichts wurden die Daten im Kapitel S1-6 korrigiert, in dem die Zahl der Beschäftigten ohne Tochtergesellschaften für das Jahr 2024 aufgeführt war. In Übereinstimmung mit der Bestimmung des **Artikels 7.1 ESRS 1** gibt das Unternehmen im Nachhaltigkeitsbericht für alle quantitativen Daten Vergleichsinformationen für den vorherigen Zeitraum an. Das Unternehmen hat im vorangegangenen Zeitraum keine wesentlichen Unsicherheiten hinsichtlich der Schätzung oder der Ergebnisse festgestellt.

Die ČD Cargo hat die internationale **Norm ISO 9001** in ihre Nachhaltigkeitserklärung aufgenommen, **um das Geschäftsmodell des Unternehmens zu beschreiben**. **Außerdem** wurde die **ISO-Norm 45001** für das Management von Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (BOZP) aufgenommen, **die sich** in dem eingerichteten **Managementsystem von Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit** (nachfolgend auch als SM BOZP) **widerspiegelt**. Im Rahmen von SM BOZP **wendet** die ČD Cargo **auch die Norm ISO 20471** in Bezug auf die Anforderungen an die persönliche Schutzausrüstung **an**. **Darüber hinaus hat** die ČD Cargo die internationalen Normen **ISO 9001, 14001, 45001, 50001 im Bereich** der **Abfallverarbeitung und** der internen **Reparaturen eingeschlossen**.

Liste der durch einen Verweis einbezogenen Anforderungen:

Die ČD Cargo führt weiter das Verzeichnis der Anforderungen an die Offenlegung der Informationen laut ESRS auf, die in der Form eines Verweises in andere Teile des Jahresberichts der Gesellschaft in den Nachhaltigkeitsbericht aufgenommen wurden:

- S1-1 Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft – im Bereich HR-Marketing und Aufbau der Arbeitgebermarke
- S1-6 Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens – im Abschnitt Arbeitnehmerpolitik.
- GOV-1 Das Unternehmen veröffentlicht Erfahrungen, die für die Branche, die Produkte und die geografischen Gebiete des Unternehmens relevant sind – im Teil Organe und Management der Gesellschaft.

Verwaltung und Unternehmensführung

GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

In der nachstehenden Tabelle gibt die ČD Cargo in Übereinstimmung mit den ESRS-Normen die Anzahl der geschäftsführenden und nicht geschäftsführenden Mitglieder an.

Anzahl der geschäftsführenden und nicht geschäftsführenden Mitglieder der ČD Cargo	Wert für das Jahr 2025	Wert für das Jahr 2024
Anzahl der geschäftsführenden Mitglieder	2	3
Anzahl der nicht geschäftsführenden Mitglieder	9	9

Im Namen der Gesellschaft ČD Cargo handeln zwei Vorstandsmitglieder gemeinsam. Nach außen handeln sie im Namen der ČD Cargo und sie vertreten auch deren Arbeitnehmer. **Die Arbeitnehmer sind im Aufsichtsrat** der Gesellschaft **durch zwei Mitglieder vertreten**, die direkt **von den Arbeitnehmern** der ČD Cargo **gewählt werden**. **Die Arbeitnehmer**, nicht nur diejenigen, die direkt Mitglieder einer der zahlreichen Gewerkschaften sind, **werden** auch **von den in der ČD Cargo tätigen Gewerkschaften vertreten**, insgesamt handelt es sich um 8 Gewerkschaften: Gewerkschaft der Eisenbahner, Föderation der Lokführer der Tschechischen Republik, Föderation des Zugpersonals, Union der Bahnarbeitnehmer, Föderation der Wagenmeister, Zunft der Lokführer der Tschechischen Republik, Verband der Dienstleistungs- und Verkehrsgewerkschaft, Demokratische Union der Gewerkschafter.

Erfahrungen in Bezug auf die Branche, die Produkte und die geografischen Gebiete des Unternehmens

Das höchste Organ der Gesellschaft **ist die Hauptversammlung**. **Die Befugnisse der Hauptversammlung werden von dem Alleinaktionär ausgeübt**, bei dem es sich um **České dráhy, a.s.,** handelt. **Der dreiköpfige Vorstand** ist **das satzungsmäßige Organ**, das die Geschäftstätigkeit von ČD Cargo leitet und in deren Namen handelt (zum 31.12.2025 waren zwei Positionen besetzt; das letzte Mitglied und zugleich der Vorstandsvorsitzende wurde zum 01.02.2026 ernannt). **Das Kontrollorgan** des Unternehmens **ist der sechsköpfige Aufsichtsrat**, der alle fünf Jahre zu einem Drittel von den Arbeitnehmern der Gesellschaft gemäß der Wahlordnung gewählt wird. Die ČD Cargo setzt per Gesetz einen **Prüfungsausschuss mit drei Mitgliedern** ein. Ausführliche Informationen über die Erfahrungen der Mitglieder des Vorstands, des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses sind im Jahresbericht der Gesellschaft unter „Organe der Gesellschaft und Management der Gesellschaft" zu finden.

In der nachstehenden Tabelle legt die Gesellschaft den prozentualen Anteil der Mitglieder der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens nach dem Geschlecht offen.

Prozentualer Anteil der Mitglieder der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens nach dem Geschlecht	Wert für das Jahr 2025	Wert für das Jahr 2024
Prozentualer Anteil der Frauen im Vorstand	0 %	0 %
Prozentualer Anteil der Männer im Vorstand	100 %	100 %
Prozentualer Anteil der Frauen im Aufsichtsrat	17 %	17 %
Prozentualer Anteil der Männer im Aufsichtsrat	83 %	83 %
Prozentualer Anteil der Frauen im Prüfungsausschuss	0 %	0 %
Prozentualer Anteil der Männer im Prüfungsausschuss	100 %	100 %

Die Mitglieder der Aufsichtsorgane sind unabhängig, mit Ausnahme von 2 von den Mitarbeitern gewählten Mitgliedern und dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, der gleichzeitig der Generaldirektor der Muttergesellschaft ČD, a.s., ist; der Unabhängigkeitsgrad beträgt somit 50 %.

Verantwortung der Unternehmensorgane für Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die ČD Cargo, a. s., ist in erster Linie eine Handelsgesellschaft, sie ist eine juristische Person und der **Umfang der unternehmerischen Tätigkeit** der ČD Cargo wird **durch die Satzung der ČD Cargo, a.s., und durch die Rechtsvorschriften** im Inland auch in der Beziehung zum Ausland **bestimmt**. Die Satzung regelt auch die Zuständigkeiten der einzelnen Organe des Unternehmens.

Vorstand:

- Die Zuständigkeit des Vorstands ist auch teilweise in der Geschäftsordnung der ČD Cargo, a.s., geregelt.
- **Jedes Mitglied** des Organs hat **mit der gebotenen Sorgfalt** zu vertreten und **zu handeln** und haftet für den der ČD Cargo verursachten Schaden mit seinem gesamten Vermögen.
- Mit den Mitgliedern des Vorstands und der anderen Organe werden Verträge über die Ausübung eines Amtes abgeschlossen, in denen unter anderem Prämien für die Wirtschaftsführung des Unternehmens (KPI) geregelt sind - die Festsetzung fällt in die Zuständigkeit der Hauptversammlung.
- Der Vorstand des Unternehmens ist dafür verantwortlich, **das Geschäftsmodell und die Strategien des Unternehmens regelmäßig zu überprüfen**, um unter anderem **umweltbezogene** (z. B. Umweltverschmutzung), **soziale** (z. B. Arbeitsbedingungen) und **Verwaltungsrisiken** (z. B. Korruption) zu berücksichtigen. Dazu gehört nicht nur die Anpassung an neue Rechtsvorschriften, sondern auch die proaktive Ermittlung von Nachhaltigkeitschancen.
- Er ist für die Identifizierung und **die Bewertung wesentlicher Risiken, Auswirkungen und Chancen verantwortlich**, die sich auf die Wettbewerbsfähigkeit und den langfristigen Wert des Unternehmens auswirken können.
- **Auf der Grundlage der Bewertungen der Risiken** werden **Politiken und Aktionspläne entwickelt** und revidiert, die auf konkrete Ziele nicht nur im Bereich der Nachhaltigkeit gerichtet sind. Dazu gehören z. B. konkrete Maßnahmen zur Verringerung des Energieverbrauchs, zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen oder zur Gewährleistung einer verantwortungsvollen Unternehmensführung.
    - Die Überwachung dieser Aspekte erfolgt durch regelmäßige Audits und interne Kontrollen, die die Einhaltung der Vorschriften sicherstellen und im Extremfall durchsetzen sowie Verbesserungen und Fortschritte bewerten.
    - Darüber hinaus erfolgt die Information, Kommunikation und Konsultation zu diesen Fragen innerhalb der Gesellschaft auf der Ebene des Vorstandes der Gesellschaft, der Leiter der Fachabteilungen und der Spezialisten der ČD Cargo. Die endgültige Entscheidung über die Umsetzung der Strategien und Ziele liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft.

Beschreibung der Aufgaben der Geschäftsführung in den Verwaltungs- und Leitungsprozessen

Diese ist im vorangegangenen Absatz sowie **in der Satzung** von ČD Cargo und in der **Geschäftsordnung** von ČD Cargo, a.s., **dargelegt**, die in Übereinstimmung mit der Satzung von ČD Cargo, a.s., die Stellung und den Geschäftsgegenstand sowie die Art und Weise der Vertretung und Zeichnungsbefugnis für ČD Cargo regelt. Darüber hinaus regelt sie das System der Organe, die Organisationsstruktur, das grundlegende Managementsystem und den Zuständigkeitsbereich der Einheiten der Organisationsstruktur, die Verantwortung der einzelnen Abteilungen für die ihnen anvertrauten und übertragenen Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten und Kompetenzen der Führungskräfte im Zusammenhang mit den grundlegenden Verwaltungsakten und internen Organisationsvorschriften. Die Unternehmensleitung definiert und legt in erster Linie die Strategie und die Ziele fest, bewertet ständig die Risiken und Chancen und sorgt für angemessene Kontrollmechanismen (Kontrollmechanismen werden regelmäßig in der Form von externen und internen Audits durchgeführt – diese Aktivitäten erfolgen in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich für das interne Audit), einschließlich der Ausübung von Compliance. Zum Beispiel durch die Durchführung interner Audits sowohl auf zentraler Ebene als auch auf der Ebene der Geschäftsleitung, unterrichtet sie den Aufsichtsrat und auch den Prüfungsausschuss und überwacht die Umsetzung von Maßnahmen, einschließlich der Überwachung ihrer Wirksamkeit und Eignung, was für den langfristigen Erfolg des Unternehmens unerlässlich ist. Aufgaben dieser Art werden meist zur Bearbeitung an einzelne Stellen – Mitarbeiter in den Fachabteilungen des Unternehmens delegiert. Die Verantwortung für die Fachabteilung gegenüber der Geschäftsleitung liegt bei einem leitenden Angestellten, in der Regel dem Direktor des Generaldirektorats der ČD Cargo, der die Geschäftsleitung unterrichtet.

ESG-Ausschuss der ČD Cargo

Innerhalb der ČD Cargo wurde ein **„ESG-Ausschuss"** gegründet, der ein **Experten- und Beratungsgremium des Vorstandes** im Bereich der Nachhaltigkeit ist, der die Umsetzung der Nachhaltigkeitsprinzipien innerhalb der ČD Cargo Gruppe in Übereinstimmung mit der europäischen Gesetzgebung überwacht. Er ist auch **für die strategische Ausrichtung** der Gesellschaft **im Bereich der Nachhaltigkeit verantwortlich** und **kontrolliert die Umsetzung** der gesetzten **strategischen Ziele** bis 2030. Der ESG-Ausschuss ist auch die zweithöchste Eskalations- und Genehmigungsplattform unter dem Vorstand der Gesellschaft. Seine Mitglieder sind auch die Verantwortlichen für die einzelnen Bereiche E, S und G.

Die folgenden Positionen in der Organisationsstruktur der ČD Cargo erfüllen die folgenden Rollen im ESG-Ausschuss:

- **Vorstandsvorsitzender** – Vertreter des satzungsmäßigen Organs im ESG-Ausschuss und ranghöchster Vertriebsmitarbeiter bei ČD Cargo
- **Vorstandsmitglied, beauftragt mit der Leitung der Finanzabteilung** – Vertreter des satzungsmäßigen Organs im ESG-Ausschuss
- **Direktorin der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen** – verantwortlich für die ESG-Strategie, oberster inhaltlicher Garant für die Outputs, Kommunikation mit den

Wirtschaftsprüfern, Koordinierung der Outputs mit dem Rechnungswesen und der Planung, Koordinierung des ESG-Bereichs mit der Muttergesellschaft

- **ESG-Manager der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen** – koordiniert die ESG-Aktivitäten in der ČD Cargo
- **Direktorin für die Personalabteilung** – zuständig für den Bereich „S"
- **Direktor für die Abteilung Recht** – zuständig für den Bereich „G"
- **Direktor der Abteilung Wartung und Reparatur der KV** – zuständig für den Bereich „E"
- **Energetiker der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen**

Im Jahr 2024 wurden in der ČD Cargo **strategische Ziele für die Nachhaltigkeit bis 2030 festgelegt:**

- **Verringerung der CO_2-Emissionen,**
- **Ein attraktiver Arbeitgeber sein,**
- **Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein.**

Der Prozess der Bildung strategischer Ziele wird in der nichtfinanziellen Berichterstattung der ČD Cargo Gruppe in Kapitel S1 – Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher Risiken und Chancen näher beschrieben. Die aktuell gültigen strategischen Ziele sind in einem separaten Dokument dargelegt, das vom Vorstand der Gesellschaft genehmigt wurde. Nachfolgend sind die verantwortlichen Rollen für die einzelnen Maßnahmen im Rahmen der strategischen Ziele aufgeführt:

Verringerung der CO_2-Emissionen

- Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Bahnstrom
  - Verantwortliche Stelle: Vorstand von ČD Cargo
    - mit Unterstützung der Abteilungen: Schienenfahrzeuge, Wirtschaft und Rechnungswesen sowie des Büros des Geschäftsführers
- Reduzierung der Emissionen und der Menge an Schadstoffen, die beim Verbrauch von Traktionskraftstoff in die Luft freigesetzt werden.
  - Verantwortliche Stelle: Vorstand von ČD Cargo
    - mit Unterstützung der Abteilungen: Schienenfahrzeuge, Wirtschaft und Rechnungswesen sowie des Büros des Geschäftsführers
- Emissionen aus dem Energieverbrauch in den Gebäuden verringern
  - Verantwortliche Stelle: Vorstand von ČD Cargo
    - mit Unterstützung der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen
- Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Pkw- und Nutzfahrzeugflotte verringern
  - Verantwortliche Person: Leiter der Abteilung der internen Verwaltung
- Emissionen in Scope 3 optimieren
  - Verantwortliche Person: Direktor der Abteilung Einkauf

Ein attraktiver Arbeitgeber sein

- Sicherheit und faire Belohnung für die Mitarbeiter leisten
- Ausbildung, Entwicklung der Mitarbeiter ermöglichen und ihre Sicherheit maximieren
- Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle sichern

Die Direktorin der Personalabteilung ist für alle oben genannten Maßnahmen verantwortlich.

Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein

- Mitwirkung an der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch den emissionsarmen Güterverkehr
- Erweiterung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Marktanforderungen
- Kundenfreundlicher Ansatz

Der Vorstand von ČD Cargo ist für alle oben genannten Maßnahmen verantwortlich.

Kommunikation zum Stand der Nachhaltigkeit in der ČD Cargo

Die Sitzungen des ESG-Ausschusses werden nach Bedarf einberufen, um aktuelle Nachhaltigkeits- und andere ESG-Aktivitäten zu behandeln. **Jedes Jahr findet** auf Vorstandsebene **eine Bewertung der Umsetzung der strategischen Nachhaltigkeitsziele** bis zum Jahr 2030 statt. Die ursprüngliche Absicht, die strategischen Ziele halbjährlich zu bewerten, wurde aufgrund der Relevanz der Bewertung aller Indikatoren überdacht. Wenn ein wichtiges Nachhaltigkeitsthema genehmigt oder der Geschäftsleitung vorgelegt werden muss, wird das Thema in die Verhandlung des Vorstands aufgenommen. Weitere potenzielle Kommunikationskanäle sind die Managementberatung und die Beratung der Finanzabteilung der ČD Cargo, die wöchentlich/14-tägig stattfinden. Bei diesen Beratungen wird über Veränderungen, wichtige Nachhaltigkeitsaktivitäten und andere Themen informiert. In der Gesellschaft ČD Cargo gibt es keine speziellen Kontrollen und Verfahren, um andere als die oben genannten Auswirkungen, Risiken und Chancen zu leiten. Im Falle eines erheblichen Risikos im kurzfristigen Horizont wird ein solcher Bereich in das bestehende Risikomanagementsystem der ČD Cargo aufgenommen.

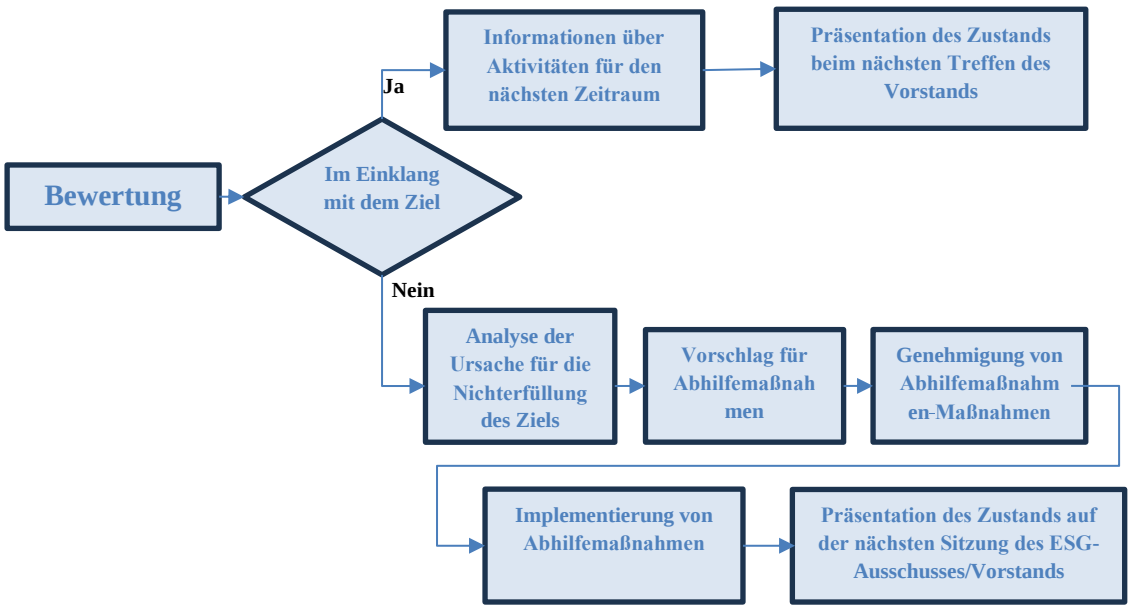
Beaufsichtigung der Unternehmensorgane bei der Festlegung von Zielen für wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Alle Organe treffen sich zu regelmäßigen Beratungen, wo sie ihre Tätigkeit im Einklang mit der Satzung der ČD Cargo, a. s., ausüben. Der Zeitplan für die Sitzungen der einzelnen Organe ist immer sechs Monate im Voraus bekannt, die Tagesordnung für die einzelnen Sitzungen der Organe bis zu einem Monat im Voraus, und kann natürlich operativ angepasst werden. Die Organe der Gesellschaft weisen entsprechend ihrer Zuständigkeit die Menge von Aufgaben zu, die vom Vorstand der Gesellschaft oder von den Leitern der einzelnen Fachabteilungen oder direkt von den Abteilungen der Führungsebene der ČD Cargo, a. s., wahrgenommen werden. Zu Beginn jeder Verhandlung der Organe wird eine Kontrolle

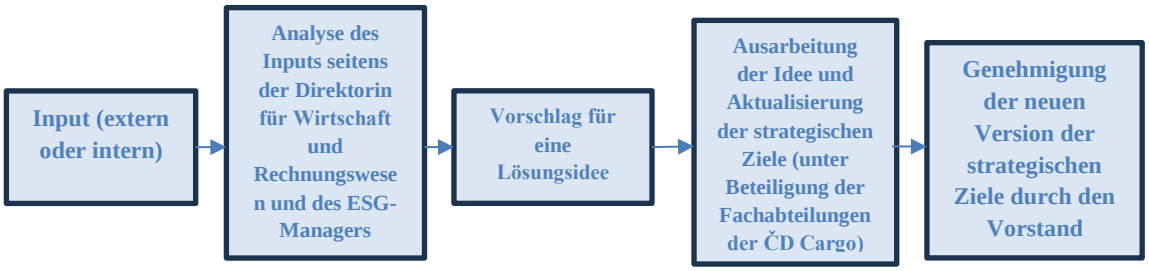
bezüglich der Erfüllung der Aufgaben durchgeführt. Risiken und neue Chancen auf dem Markt, insbesondere im Geschäftsbereich, werden regelmäßig auf Vorstandssitzungen behandelt und bewertet, einschließlich der Teilnahme an Ausschreibungen, um neue Beförderungen von Kunden zu gewinnen, und der möglichen Umsetzung in den Betrieb zu akzeptablen Preisbedingungen. Die Vorstandsmitglieder nehmen ebenfalls an zahlreichen Treffen mit Geschäftspartnern aktiv teil.

Die strategischen Nachhaltigkeitsziele und die dazugehörigen Teilmaßnahmen werden jährlich **im Rahmen eines Berichts über den Stand der Umsetzung der strategischen Ziele im Vorstand des Unternehmens bewertet.** Die gesamte Strategie kann in Zukunft in Bezug auf das bevorstehende Energiekonzept der Tschechischen Republik, die Dekarbonisierungsstrategie der ČD Cargo und andere damit zusammenhängende nationale oder europäische Rahmenpolitiken und damit verbundene ESG-Gesetzgebung neu bewertet werden. Die Verantwortlichen für die Teilziele verfügen über Leistungskennzahlen, die sich in den jährlichen KPIs widerspiegeln (sofern es schon möglich war, einen Wert festzulegen). Im Weiteren werden die Verfahren zur Bewertung und Neubewertung der strategischen Ziele dargelegt.

<u>Bewertung der Erfüllung der Ziele:</u>



Neubewertung der Zielerreichung:



Zurzeit sind keine weiteren Nachhaltigkeitsschulungen geplant. Die internen Mitarbeiter der ČD Cargo werden die aus der Umsetzung der nichtfinanziellen Berichterstattung gewonnenen Informationen maximal nutzen. Im Anschluss an die Entwicklung der ESG-Problematik und ihrer Teilbereiche wird die Gesellschaft eventuell in Erwägung ziehen, weitere Schulungen zu organisieren oder Beratungsdienste in Anspruch zu nehmen.

Jeder der Bereiche mit erheblichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, d. h. Umwelt, Soziales und Governance, **fällt in die Zuständigkeit der jeweiligen Abteilungsleiter,** die mit Bezug auf ihre vieljährigen Erfahrungen Experten auf diesem Gebiet sind. Diese Direktoren sind Mitglieder des ESG-Ausschusses und haben die Befugnis, einige ihrer Aufgaben an andere Kollegen zu delegieren oder sie haben das Mandat, die Zusammenarbeit zu erfordern.

GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Was die Häufigkeit betrifft, mit der die Organe der Gesellschaft über wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen informiert werden, so wird der **Vorstand in den Sitzungen des ESG-Ausschusses**, an denen der Vorstandsvorsitzende und das mit der Leitung der Finanzabteilung beauftragte Vorstandsmitglied teilnehmen, **informiert.** Der gesamte Vorstand wird jährlich informiert, wobei die Erreichung der strategischen Nachhaltigkeitsziele bewertet wird. **Der Aufsichtsrat** wird bei Bedarf **in unregelmäßigen Abständen informiert** und nimmt die Angelegenheit anschließend zur Kenntnis. **Der Prüfungsausschuss wird** durch die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts durch den Wirtschaftsprüfer über die **ESG-Problematik informiert** und äußert sich zum Nachhaltigkeitsbericht jährlich. Bei unerwarteten Ereignissen werden die Organe der Gesellschaft unverzüglich informiert.

Darüber hinaus hat ČD Cargo eine interne Richtlinie mit dem Titel **Politik des Risikomanagements von ČD Cargo** erarbeitet:

- **es werden die Ziele, Grundprinzipien und Strategien des Risikomanagements definiert,**
- sowie die Rollen, Verantwortlichkeiten und Befugnisse im Risikomanagement im Rahmen festgelegt,
- die Risikomanagementstrategie und deren Änderungen werden vom Vorstand genehmigt:
    - nach dieser Strategie werden die einzelnen Risiken mit möglichen Auswirkungen auf das Wirtschaftsergebnis und deren finanzielle Quantifizierung ermittelt,

- diese **Einzelrisiken** werden dann **vierteljährlich bewertet** (Bewertung der Risikoposition) und in der Form eines Berichts dargestellt,
- ČD Cargo rechnet damit, dass sie potenzielle ESG-Risiken in das bestehende Risikomanagementsystem der ČD Cargo einbeziehen wird.

Im Rahmen der Auswirkungen der Aktivitäten der ČD Cargo auf den Klimawandel mittels der Treibhausgasemissionen **unterstützen die Leitungs- und Aufsichtsorgane** der Gesellschaft **eine emissionsarme Strategie zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs.** Gleichzeitig bietet **die ČD Cargo ihren Kunden eine emissionsarme Beförderung von Gütern auf der Schiene** aktiv **an**.

Im Zusammenhang mit der Eindämmung des Klimawandels und der Veränderung in der Energieerzeugung in der Tschechischen Republik **sieht die ČD Cargo eine Chance in der Verringerung der Gesamtemissionen des Verkehrs** im Anschluss an die staatliche Verkehrspolitik, die darauf abzielt, die Intermodalität der Beförderungen zu erhöhen und den Anteil der Leistungen auf der Schiene zu steigern. **Darüber hinaus sehen** die Leitungs- und **Aufsichtsorgane** der ČD Cargo **eine Chance in der Beförderung des energetischen Holzhackschnitzels**, die den Transport von Kohle ersetzen wird, und in der **Beförderung von dem Kommunalmüll**, wo sie im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur energetischen Nutzung vom Kommunalmüll eine neue Chance für die Eisenbahn sehen. Die ČD Cargo ist bereit, diese Chancen zu nutzen, und sie verfolgt die Entwicklungen in den einzelnen Bereichen.

Die ČD Cargo bietet ihren Kunden **eine emissionsarme Beförderung nicht nur in der Tschechischen Republik, sondern auch im Ausland an**, wohin bzw. von wo aus der Großteil der Güterströme geleitet wird. Zu diesem Zweck **beschafft** die ČD Cargo **moderne interoperable Lokomotiven**, die die Beförderung von Gütern auf der gesamten nachgefragten Strecke ermöglichen, was eine der grundlegenden Kundenanforderungen ist.

Um einen emissionsarmen Schienenverkehr zu fördern, **ist** es auch **notwendig**, eine gewisse **Qualität und Flexibilität bei den angebotenen Dienstleistungen zu bieten**. **Die ČD Cargo digitalisiert** und vereinfacht daher kontinuierlich den **Prozess der Beförderungsaufträge**, um ihn benutzerfreundlich zu gestalten. Die ČD Cargo verbessert weiter die elektronische Kommunikation mit den Kunden. Die geplante **Modernisierung der Güterwagenflotte, der Lokomotiven und der Verkehrstechnik sowie eine effizientere Planung und Durchführung des Verkehrs selbst werden** zu einer **höheren Qualität** der angebotenen Dienstleistungen **führen**.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen, die im Berichtszeitraum behandelt wurden

Wie bereits erwähnt, wird die Bewertung der Risikoposition, bzw. der einzelnen überwachten Risiken mit potenziell negativen Auswirkungen auf das Wirtschaftsergebnis vierteljährlich in der Form eines Berichts präsentiert. **Über** Fragen der **Nachhaltigkeit wurde der Vorstan**d im Jahr 2025 **im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2024 informiert,** der am 18.03.2025 im Vorstand erörtert wurde; nach Erhalt des endgültigen Bestätigungsvermerks des Wirtschaftsprüfers erfolgte dessen Erörterung in den zuständigen Gremien. **Am 18.11.2025 genehmigte der Vorstand** der Gesellschaft die **Revision der doppelten**

Wesentlichkeit für das Jahr 2025 einschließlich der damit verbundenen **Anpassung der strategischen Nachhaltigkeitsziele**. Darüber hinaus wurde das mit der Leitung der Finanzabteilung beauftragte Vorstandsmitglied regelmäßig über die Entwicklung einzelner ESG-Projekte zu den Themen CO_2-Fußabdruck von Produkten und Klimarisikoanalysen informiert. Es ist also möglich festzustellen, dass sich die Verwaltungs-, Management- und Aufsichtsorgane während des Berichtszeitraums mit allen validierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, wie in Absatz IRO-1 dargelegt, befasst haben.

GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Ab 2024 ist die Nachhaltigkeit einer der KPIs der Vorstandsmitglieder für den nicht garantierten Teil der Vergütung für die Ausübung der Funktion. Er fügte daher die Kennzahlen in Bezug auf die Wirtschaftsergebnisse der Gesellschaft und der Gruppe ČD Cargo sowie weitere wichtige Leistungskennzahlen im Rahmen der Verantwortung der einzelnen Vorstandsmitglieder für konkrete Bereiche der Tätigkeit der Gesellschaft hinzu. Diese **KPIs werden vom Vorstand der ČD, a.s., im Rahmen der Hauptversammlung festgelegt und bewertet**. Die KPIs für ESG umfassen die komplexe Einstellung der erforderlichen CSRD-Berichterstattung und deren Überprüfung durch den Wirtschaftsprüfer.

Der Anteil der variablen Vergütungskomponente für Mitglieder der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens, der von ziel- und/oder wirkungsbezogenen **Nachhaltigkeitskriterien abhängt, beträgt 1,25 %** und wurde im Vergleich zum Vorjahr gesenkt, da angesichts der aktuellen Lage auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt anderen Kennzahlen Vorrang eingeräumt wurde.

GOV–4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht

In der nachstehenden Tabelle legt die ČD Cargo die Informationen zur Sorgfaltspflicht offen, die sie in ihrem Nachhaltigkeitsbericht angegeben hat.

GRUNDLEGENDE ELEMENTE DER SORGFALTSPFLICHT	PUNKTE IN DER NACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG
a) Einbeziehung der Sorgfaltspflicht in Verwaltung und Management, Strategie und Geschäftsmodell	GOV-1, GOV-2, SBM-1, SBM-3, IRO-1, E1-1, E2-1, S1-4, G1-2, G1-3, G1-4
b) Einbeziehung der betroffenen Interessengruppen in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	SBM-2, IRO-1, E1-1, E2-1, S1-3, S1-4, S1-5
(c) Identifizierung und Bewertung der negativen Auswirkungen	SBM-3, IRO-1, S1-2, S1-3, E1, E2-2
(d) Ergreifung von Maßnahmen zur Behebung dieser negativen Auswirkungen	S1-4
e) Verfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation darüber	S1-3, S1-4, S1-5, G1-4

GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Eine der Voraussetzungen für die Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts ist die Erhebung von quantitativen Basisdaten. Der Datenerfassungsprozess wurde für die Konsolidierungseinheit eingerichtet und ist im internen Dokument „Anleitung zum Ausfüllen von Unterlagen für die

nichtfinanzielle Berichterstattung“ detaillierter beschrieben, mit dem Ziel, eine höchstmögliche Genauigkeit der erfassten Daten zu gewährleisten. **Nach Fertigstellung** der endgültigen Version **wird der Konsolidierte Nachhaltigkeitsbericht im Vorstand** der Gesellschaft **besprochen** und den Wirtschaftsprüfern zur abschließenden Prüfung vorgelegt. **Nach dessen Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer** wird **er von allen betroffenen Organen**, dem Prüfungsausschuss, dem Vorstand, dem Aufsichtsrat und der Hauptversammlung besprochen **und als Teil des Jahresberichts der ČD Cargo veröffentlicht**.

Die **Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts** selbst ist ein Prozess, der bei der ČD Cargo **kontinuierlich abläuft**:

1. Nach dem letzten Prüfungszeitraum werden auf der Grundlage der Empfehlungen des Wirtschaftsprüfers Verbesserungsbereiche für das nächste Audit ausgewählt.
2. Hinzu kommen noch Bereiche, über die die ČD Cargo noch nicht berichtet hat oder zu denen sie in Übereinstimmung mit dem ESRS teilweise/qualitativ Stellung genommen hat, sowie eventuelle Änderungen in der Gesetzgebung.
3. Es wird eine Neubewertung der doppelten Wesentlichkeit durchgeführt, die Aktualisierungen oder neue Auswirkungen, Risiken und Chancen (nachfolgend auch als IROs bezeichnet) als Reaktion auf Veränderungen im externen Umfeld und Veränderungen innerhalb der Unternehmen generieren wird.
4. Schließlich werden nachhaltige Aktivitäten, in denen die ČD Cargo vorankommen will, hinzugefügt werden.
5. Daraus ergibt sich ein Inventar von Aktivitäten, die im nächsten Zeitraum entweder intern oder mit Hilfe externer Experten bearbeitet werden sollen.

   All dies geschieht **unter der Koordination des ESG-Managers und der Direktorin für Wirtschaft und Rechnungswesen**.

Die Risiken im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung werden **durch eine frühzeitige Vorbereitung** auf die Einführung der ESG-Problematik bei der ČD Cargo im Rahmen des Projekts zur Implementierung der nichtfinanziellen Berichterstattung und durch die Überwachung von Änderungen der Gesetzgebung **minimiert**.

Strategien

SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Informationen über die Schlüsselelemente der Strategie der Gesellschaft

Die ČD Cargo ist einer der größten Eisenbahnbeförderer in den EU-Mitgliedstaaten. Wir können die angebotenen Dienstleistungen in zwei **Hauptsegmente** unterteilen:

- Verkehrsdienstleistungen - bietet die ČD Cargo durch die Beförderung von Ganzzügen (größere Sendungen, die direkt vom Absender zum Empfänger fahren) und Einzelwagensendungen (kleinere Mengen von Wagen, die mit dem Zug zum Kunden reisen) an.

- Zusätzliche Dienstleistungen – ČD Cargo bietet Logistikdienstleistungen, Gleisanschlussdienste, Zolldienstleistungen, Vermietung von Überkapazitäten bei Güterwagen und Lokomotiven usw.

Im Berichtszeitraum gab es keine wesentlichen Änderungen bei den angebotenen Produkten oder Dienstleistungen. Als Reaktion auf das rückläufige Transportvolumen im Inland und die geringere Auslastung der Kapazitäten des Unternehmens wurde lediglich das Netz der Tarifpunkte eingeschränkt, die für den regelmäßigen Transport der Einzelwagensendungen (JVZ) angeboten werden.
Seit dem 01.01.2026 ist das Netz der Tarifpunkte somit in 3 Kategorien unterteilt:

1. Bedient – wobei ein Teil der Tarifpunkte in dieser Kategorie ohne Einschränkungen (d. h. regelmäßig) bedient wird und ein Teil unter besonderen Bedingungen unter Anwendung der Gebühr PD 27.35 für JVZ bedient wird.
2. Einschränkungen für JVZ – hierbei handelt es sich um ein Netz von Tarifpunkten, an denen im vergangenen Zeitraum eine Mindestmenge an Sendungen verladen/entladen wurde und bei denen die Kosten für deren Bedienung selbst bei geeigneter Koordination unter Nutzung freier Kapazitäten nicht gedeckt werden können. Der Transport von JVZ kann auf der Grundlage einer erteilten Ausnahmegenehmigung erfolgen; der Transport von Ganzzügen unterliegt keinerlei Einschränkungen.
3. Nicht bedient – Von diesen Tarifpunkten aus wird weder der Transport von JVZ noch von Ganzzügen angeboten. In Ausnahmefällen kann eine Ausnahmegenehmigung vereinbart werden.
   Weitere Informationen finden Sie unter ČD Cargo-Website.

Die ČD Cargo Gruppe ist als Beförderer **in sechs europäischen Ländern tätig**. **Wir können jedoch den Transport von Waren in ganz Europa sichern.** Die wichtigsten Märkte sind neben der Tschechischen Republik die Nachbarländer Deutschland, Polen, Slowakei und Österreich. Aber auch Italien, Slowenien und Belgien sind interessante Märkte. Die Seehäfen haben ein großes Potenzial für die ČD Cargo.

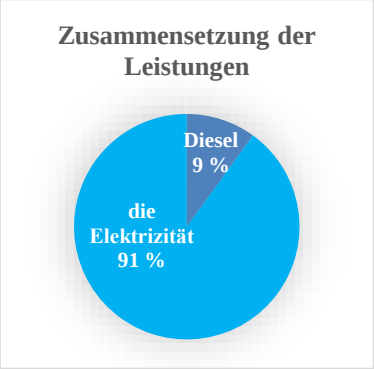
Die Kunden von ČD Cargo können in mehrere Gruppen eingeteilt werden:

- Produktions- und Handelsunternehmen,
- Speditionsunternehmen,
- Betreiber des kombinierten Verkehrs.

Im Laufe des Jahres 2025 haben sich weder der Markt noch der geografische Wirkungsbereich von ČD Cargo wesentlich verändert; ebenso wie im Vorjahr **setzen sich die strukturellen Veränderungen in der europäischen Industrie fort, die** eng **mit den Plänen** der Europäischen Union zur **Dekarbonisierung im Rahmen des Green Deal zusammenhängen. Dies äußert sich in einem Rückgang der Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen** und in geringeren **Transportmengen**

von Kohle zu Wärmekraftwerken und Heizwerken **sowie in einem Rückgang** der energieintensiven **Produktion in der chemischen Industrie oder einem Rückgang der Rohstahlproduktion**.

Eine weitere Dienstleistung der Gruppe ČD Cargo **ist die Beförderung mit grüner Energie**. Die ČD Cargo erbringt mehr als 90 % ihrer Leistungen mit umweltfreundlicherer elektrischer Traktion und kann ihren Kunden die Nutzung von sogenannter grüner Energie **mit dem Herkunftsnachweis** anbieten. Der Kunde hat die Möglichkeit, erneuerbare Energie oder emissionsfreie Energie zu nutzen.



Das Ziel der ČD Cargo ist es, mit ihrem Angebot für die Beförderung von Produkten der Kreislaufwirtschaft erfolgreich zu sein, Partner der Heizkraftwerke und Kraftwerke bei der Beförderung von alternativen Brennstoffen (Biomasse, feste alternative Brennstoffe oder Kommunalmüll) **zu bleiben.**

Gleichzeitig ist es wichtig, **den Anteil des intermodalen Verkehrs** kontinuierlich **zu erhöhen**, nicht nur in der Verbindung mit dem Seeverkehr, sondern auch auf den kontinentalen Strecken. Was neue Märkte betrifft, so wollen wir **unsere Expansionsstrategie fortsetzen**, wobei langfristig die Möglichkeit einer Ausweitung unserer Transportaktivitäten **auf den italienischen und belgischen Markt sowie auf den Balkan** in Betracht gezogen wird. Die ČD Cargo bemüht sich auch langfristig um die Digitalisierung und Vereinfachung des Prozesses der Beförderungsaufträge für die Kunden.

Im Hinblick auf die Nachhaltigkeit hat die ČD Cargo **Strategische Nachhaltigkeitsziele bis 2030** festgelegt. Es handelt sich um diese Ziele:

- **Verringerung der CO_2-Emissionen,**
- **Ein attraktiver Arbeitgeber sein,**
- **Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein.**

Diese drei **Ziele bilden den strategischen Rahmen** für **die Nachhaltigkeitsbemühungen** der ČD lCargo. Die Teilmaßnahmen, einschließlich spezifischer Aktivitäten und Zielwerte, sind auf den folgenden Seiten des Nachhaltigkeitsberichts zu finden. In diesem Teil gibt die ČD Cargo grundlegende Informationen über das strategische Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl zu sein" und seine Teilmaßnahmen an.

Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein

Erfüllung der nationalen Verkehrspolitik durch den emissionsarmen Güterverkehr

Die Verkehrspolitik des Staates und der EU **zielt darauf ab**, einen Teil der transportierten **Güter auf** die emissionsärmere **Schiene zu verlagern**, indem zwei Verkehrsträger, nämlich **Straße und Eisenbahn**, zusammenarbeiten. Die Steigerung der Intermodalität des Verkehrs und das Wachstum des Anteils der Leistungen auf der Schiene würden sich sehr positiv auf die Gesamtemissionen des Verkehrs auswirken. Diese **Strategie wird** durch Zuschüsse **aus dem Modernisierungsfonds unterstützt**, in den ein erheblicher Teil der Mittel aus den Emissionszertifikaten fließt. Der Modernisierungsfonds ist das

allgemeine Instrument der EU zur Unterstützung von Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels. Derzeit ist es **möglich**, daraus **finanzielle Unterstützung zu beziehen**, z. B. **für den Bau von Photovoltaik-Kraftwerken**, und in Zukunft soll es für den Schienengüterverkehr für die Anschaffung emissionsarmer Lokomotiven oder die Entwicklung von Terminals und Umschlagplätzen für den kombinierten Verkehr bereitgestellt werden, was erheblich zur Verringerung des CO_2-Fußabdrucks in diesem Verkehrssegment beitragen kann. Leider war die Entwicklung des Anteils des Schienenverkehrs in den letzten Jahren auch aufgrund der sich verändernden Struktur der transportierten Güter umgekehrt, was auf den Rückgang der Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen und die Auswirkungen der Umstrukturierung der europäischen Industrie zurückzuführen ist. Gleichzeitig ist ein allgemeiner Rückgang des beförderten Umfangs der Ware zu verzeichnen, der sich wahrscheinlich fortsetzen wird. **Die ČD Cargo wird** jedoch **bereit sein, sich an der Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik aktiv zu beteiligen**, und zwar sowohl durch die eigene Verbesserung der Qualität der angebotenen Dienstleistungen, durch die Modernisierung der Flotte von Güterwagen und Lokomotiven und durch die Optimierung von Teilaktivitäten und -kapazitäten, als auch durch die Beteiligung an der Entwicklung des kombinierten Verkehrs, der im Falle einer externen Unterstützung ein geeignetes Mittel zur Erfüllung des gesamteuropäischen Ziels sein kann.

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- **Betriebsoptimierung** – im Berichtszeitraum wurden mehr als 60 Lokomotiven und 1 400 Güterwagen verschrottet oder außer Dienst gestellt, auch im Zusammenhang mit Umstrukturierungsmaßnahmen. Detailliertere Informationen zur Modernisierung der ČD Cargo-Flotte finden Sie in den Abschnitten E2-1 - Strategien im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung und E2-2 - Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung.
- **Emissionseinsparungen für ČD Cargo-Kunden** – Einzelheiten finden sich im Abschnitt E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien

<u>Ausweitung des Angebots an dem emissionsarmen Verkehr</u>

Im Anschluss an die sich ändernde Struktur der Transporte der ČD Cargo **ist es** zwingend **notwendig, nach neuen Geschäftsmöglichkeiten** mit Potenzial für die Eisenbahn **zu suchen** und ein flexibles Angebot an Lösungen einzubringen, die wirtschaftlich sinnvoll wären und den Rückgang der Kohletransporte in der Zukunft teilweise kompensieren würden, ebenso wie andere Güter, die bisher für die ČD Cargo von Bedeutung waren. **Eine Chance können zum Beispiel Transporte der Abfälle oder des Holzhackschnitzels sein.**

Die **ČD Cargo sieht** auch das **Potenzial** für die Entwicklung von emissionsarmen Dienstleistungen im bereits erwähnten **kombinierten Verkehr,** der es ermöglicht, die Vorteile beider Hauptgüterverkehrsträger zu nutzen. Die beförderten Güter können in der Verkehrseinheit an Umschlagplätzen oder Terminals für den kombinierten Verkehr, deren Ausbau eine Voraussetzung für den Ausbau des kombinierten Verkehrs ist, relativ leicht vom Lkw auf einen Eisenbahnwaggon und umgekehrt umgeladen werden.

Nicht zuletzt ist es wichtig, **das Angebot an neuen Technologien zu verfolgen**, die effizientere Lösungen bringen und den Kunden einen emissionsarmen Transport anbieten könnten, nicht nur in der Tschechischen Republik, sondern auch im Ausland, wohin oder von wo aus die meisten Warenströme gehen. Zu diesem Zweck **expandiert die ČD Cargo ins Ausland und beschafft moderne, interoperable Lokomotiven**, die den Transport von Gütern auf der gesamten geforderten Strecke ermöglichen, was eine der Grundanforderungen unserer Kunden ist.

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- Was die Steigerung des Anteils der Beförderungen am kombinierten Verkehr betrifft, **hat ČD Cargo seit 2025** über seine deutsche Niederlassung das **Transportvolumen erweitert**, das nicht nur auf dem tschechischen Abschnitt, sondern auch **auf dem Gebiet Deutschlands** abgewickelt wird, und damit seine Position auf dem internationalen Markt gestärkt.
- Im Jahr 2025 gelang es ČD Cargo, einen Vertrag über den Transport von Hackschnitzeln nach Brno–Maloměřice abzuschließen. Seit September verkehren regelmäßig etwa 2 Züge pro Woche. Dieser Transport bietet für die Zukunft das Potenzial, das Leistungsspektrum für den Endkunden zu erweitern.
- Was die Ausweitung der Interoperabilität der Dienstleistungen betrifft, ist unter den neu abgeschlossenen Aufträgen im Automobilbereich der Transport von Autos nach Italien zu nennen, den ČD Cargo größtenteils in Eigenregie durchführt. Es handelt sich um 3 Züge pro Woche.

Kundenfreundlicher Ansatz

Das Dienstleistungsangebot für den Kunden kann nicht ohne einen proaktiven Ansatz umgesetzt werden. Deshalb **ist die ČD Cargo bestrebt, flexible, schnelle und qualitativ hochwertige Lösungen für ihre Kunden anzubieten**. Dazu sind die Digitalisierung und die Vereinfachung des Versandauftragsprozesses von entscheidender Bedeutung, damit der Kunde während des gesamten Geschäftsvorgangs informiert bleibt.

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- Im Rahmen der Optimierung der Kundendienstleistungen **hat ČD Cargo im Bereich Holz den Transportprozess angepasst**: Die mit Holz beladenen Wagen werden nun als Einzelwagensendung (JVZ) zum Zugbildungsbahnhof geleitet, wo aus ihnen ein Zug zusammengestellt wird, der anschließend als Ganzzug bis zum Kunden fährt.
- Seit Ende August 2025 haben Kunden zudem die Möglichkeit, neue Website von ČD Cargo zu besuchen, deren Ziel es ist, den Kunden übersichtlich, klar und effizient über die angebotenen Dienstleistungen zu informieren.

Arbeitnehmer der Gruppe ČD Cargo

Die Gesamtzahl der Arbeitnehmer der ČD Cargo **Gruppe** zum 31. 12. 2025 **beträgt 5 434** (Erfassungsstand). **Die Muttergesellschaft** der ČD Cargo **beschäftigt 5 133** Arbeitnehmer **und ihre Tochtergesellschaften beschäftigen 301** Arbeitnehmer. Eine detaillierte Aufschlüsselung findet sich in Abschnitt S1 – Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Anzahl der Arbeitnehmer der Gruppe ČD Cargo nach den geographischen Gebieten für Länder, in denen die Gesellschaft mehr als 50 Arbeitnehmer beschäftigt und die mindestens 10 % der Gesamtzahl darstellen.

Anzahl der Arbeitnehmer nach den geografischen Gebieten	Wert für das Jahr 2025	Wert für das Jahr 2024
Tschechische Republik	5 019	5 963

Informationen zu den Erträgen nach den Geschäftssegmenten gemäß IFRS 8 werden im Jahresbericht der Gesellschaft im Abschnitt Segmentanalyse angegeben.

Einnahmen aus dem Sektor der fossilen Brennstoffe

Die ČD Cargo Gruppe erzielt ihre Einnahmen aus dem Bereich der fossilen Festbrennstoffe, insbesondere aus dem Transport von Braun- und Steinkohle. Die Anteile der Beförderung der Kohle- und der Treibstoffe an den Gesamtumsatzerlösen sind nachstehend aufgeführt:

Anteile von Rohstoffen an Erlösen	Wert für das Jahr 2025	Wert für das Jahr 2024
Steinkohle	2 %	3 %
Braunkohle	10 %	10 %
Treibstoffe	9 %	10 %

Umsatzerlöse nach Branchen

Die Klassifizierung der Umsatzerlöse nach Branchen entspricht der Segmentanalyse im Anhang zum konsolidierten Konzernabschluss nach IFRS.

	Wert für das Jahr 2025	Wert für das Jahr 2024
Transport	79 %	75 %
Sonstige transportbezogene Dienstleistungen	21 %	25 %

ČD Cargo Geschäftsmodell

1. Der erste Input im Geschäftsmodell ist die **Nachfrage oder das Angebot,** welche die **Gelegenheit** der Realisierung der **Beförderung eines bestimmten Gutes** oder über einzelne Rohstoffe hinweg **reflektiert**.
2. Seitens des Kaufmanns werden **zunächst die technologischen Anforderungen für die Durchführung des Transports festgelegt** (typischerweise handelt es sich um den Be- und Entladeort, einschließlich seiner technischen Sicherheit, sowie die Route und die Parameter der Wagen).
3. Alle diese **Parameter werden mit dem Kunden** ausführlich **besprochen und die endgültigen Vertragsparameter werden vorbereitet**.
4. **Die ČD Cargo kalkuliert** dann intern die für die Umsetzung des Geschäftsfalls notwendige **Technologie**, einschließlich aller Kosten. **Das Ergebnis ist ein Preisangebot**, das **dem Kunden** vorgelegt wird.
5. Anschließend wird **der Preis ausgehandelt**.

6. **Nach Abschluss** der Bestellung **wird der Kunde mit weiteren Dienstleistungen der ČD Cargo bekannt gemacht**, wie z. B. mit dem Kundenzentrum, **und ihm wird der Vertriebsmanager vorgestellt**, der in der Realisierungsphase für die Transaktion zuständig sein wird.
7. Sind sich beide Parteien über den Preis und die Technologie der Durchführung einig, **wird ein Rahmenvertrag über die für die Transportabrechnung** notwendigen Transportbedingungen **sowie eine Kundenvereinbarung oder Bestellung mit Realisationspreisen abgeschlossen.**
8. Nach dem Abschluss von Verträgen erteilt der Auftraggeber einen Auftrag für Teilbeförderungen und **die ČD Cargo führt die Beförderung** gemäß der vereinbarten Technologie **durch**.

Im Zuge der Durchführung der Beförderungen **führt** die ČD Cargo **einen Prozess namens Control Tower aus**, der die eingestellten Parameter der Beförderung überwacht. Dadurch **hat der Kunde** über die Kundenanwendungen (ČDC GO oder EROZA) alle **Informationen über die laufenden Beförderunge**n zur Verfügung und kann sich auch jederzeit an das Kundenzentrum oder den Vertriebsmanager wenden. Im Rahmen des erwähnten innerbetrieblichen Prozesses **wird kontinuierlich evaluiert, ob die Transporte in der vertraglich vereinbarten Qualität durchgeführt werden**. Ist dies nicht der Fall, werden eine interne Analyse und die Neubewertung durchgeführt, gefolgt von einer Änderung der Transporttechnologie. So **ist die ČD Cargo** ständig **bestrebt, die Qualität ihrer Dienstleistungen zu verbessern**, und zwar in Übereinstimmung mit der Tatsache, dass sie **Inhaber der ISO 9001** ist und die Anforderungen an ein Qualitätsmanagement- und -kontrollsystem erfüllt. Natürlich haben wir auch mit außergewöhnlichen Situationen wie Notfällen und Streckensperrungen zu tun. **Das Ziel** dieser Aktivitäten **ist** es, dass die ČD Cargo dem Kunden **eine qualitativ hochwertige, rechtzeitige und zuverlässige Beförderung von Gütern garantieren kann**.

Wertschöpfungskette

Im vorigen Teil der Wertschöpfungskette **sind die wichtigsten Lieferanten** für die ČD Cargo. Die Lieferanten von ČD Cargo können in mehrere Kategorien eingeteilt werden:

1. Die Lieferanten und Reparaturbetriebe von Lokomotiven und Güterwagen - ohne diese wichtigen Partner wäre die ČD Cargo nicht in der Lage, ihre Strategie der kontinuierlichen Flottenerneuerung bei gleichzeitiger Verringerung der CO_2-Emissionen umzusetzen.
    a. Bei Lokomotiven und Wagen **verlässt sich ČD Cargo nicht ausschließlich auf externe Dienstleister – im Rahmen** der Strategie der **internen Instandhaltung führte die Gesellschaft** ČD Cargo, a. s., im Jahr 2025 **bei Güterwagen 100 % der Überholungsreparaturen und 99 % der technischen Kontrollen mit eigenen Kapazitäten durch** (im Jahr 2024 wurden 67 % der Überholungsreparaturen mit internen Kapazitäten und 100 % der technischen Kontrollen durch eigenes Personal durchgeführt). **Bei den Lokomotiven wurden 55 % der Überholungsreparaturen mit eigenen Kapazitäten durchgeführt**; so wurden beispielsweise bei der Reparatur

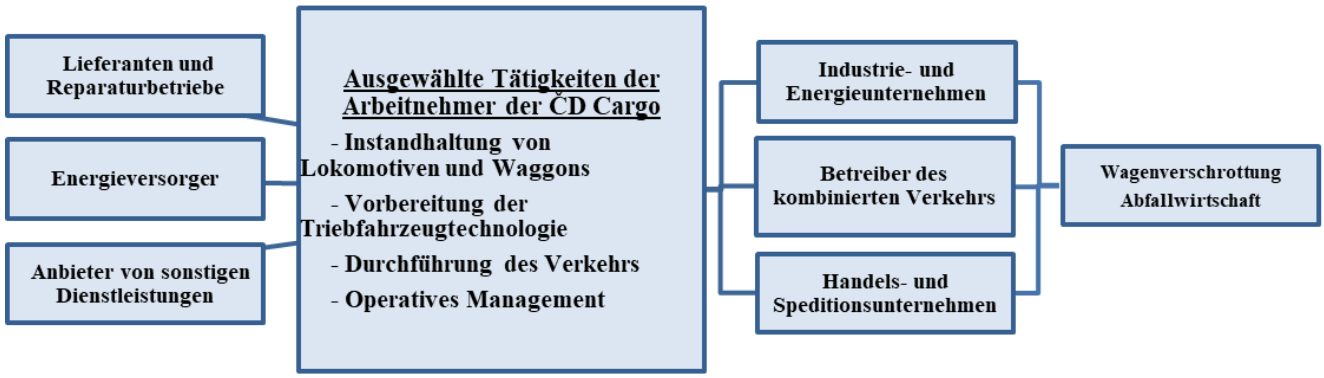
von Verbrennungsmotoren 57 % der Reparaturen mit eigenen Kapazitäten durchgeführt (Daten zu Lokomotiven wurden für den vorangegangenen Zeitraum nicht ausgewiesen).

2. Infrastrukturmanager – sie liefern oft auch Traktionsenergie.
3. Andere Dienstleister – z.B. IT-Dienstleistungen.

Ein wichtiger Teil der Wertschöpfungskette **sind** unsere **Arbeitnehmer, die im Unternehmensalltag tätig sind,** sei es **bei der Instandhaltung** von Lokomotiven und Waggons oder **bei der Vorbereitung der Zugtechnologie und der Betriebsführung**. **Bei** der eigentlichen **Durchführung der Zugfahrt** ist der **Lokführer** für uns die **Schlüsselposition.**

Die Abnehmer der Dienstleistungen der ČD Cargo **sind** in- und ausländische **Unternehmen aus einer breiten Palette von Branchen**. Dazu gehören die wichtigsten Industrie- und Energieunternehmen, Betreiber des kombinierten Verkehrs, Handels- und Speditionsunternehmen.

Die Wertschöpfungskette der ČD Cargo **endet nicht mit den Abnehmern und der Zustellung von Waren an den Kunden.** Neben der bereits erwähnten Instandhaltung der Schienenfahrzeuge muss auch das Ende der Wertschöpfungskette der Gesellschaft gelöst werden, entweder in der Form der Verschrottung überflüssiger Waggons und Lokomotiven oder durch den Umgang mit den bei der Reparatur anfallenden Abfällen.



SBM-2 - Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Informationen über die beteiligten Parteien

ČD Cargo, a.s., hat als ihre **wichtigen Interessengruppen** die folgenden Interessengruppen **identifiziert**:

- Lieferanten - sie liefern Rohstoffe, Bauteile oder Dienstleistungen,
- Abnehmer - sie nutzen die Dienstleistungen der ČD Cargo,
- Arbeitnehmer - Lieferanten von der hochwertigen Arbeit oder Dienstleistungen und tragen so zur Erreichung der Ziele und Werte des Unternehmens bei,

- Gewerkschaften - 8 Gewerkschaften vertreten die Interessen der Arbeitnehmer und beteiligen sich an den Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag,
    - die oberste Führungsebene der Gesellschaft, einschließlich der unteren Führungsebenen, trifft sich regelmäßig mit Vertretern aller Gewerkschaften
- Banken und andere Finanzunternehmen – sie gewähren finanzielle Mittel für Investitionen, die die wirtschaftliche Tätigkeit des Unternehmens unterstützen und die zugleich die Risiken im Zusammenhang mit diesen Transaktionen und Investitionen steuern,
- Rating-Agenturen - liefern unabhängige Bewertungen und Risikobewertungen für verschiedene Subjekte, darunter Investoren und andere Beteiligte, und tragen so zu mehr Transparenz, Vertrauen und Effizienz im Schienengüterverkehr bei,
- Aktionäre - České dráhy bestimmt die strategische Richtung und die Unterstützung für den Betrieb und die Entwicklung des Schienengüterverkehrs, was es der Gesellschaft ermöglicht, auf dem Markt effektiv zu konkurrieren und den langfristigen Erfolg zu erzielen,
- Oberste Eigentümer - der Staat (Ministerien) ist für die Regulierung und Investitionen in die Infrastruktur zuständig, legt Sicherheitsstandards fest und fördert Innovationen und Marktwettbewerb,
- Staat und Gemeinde,
- Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) - ist für die Instandhaltung und die Entwicklung der Strecken zuständig, sorgt aber auch für den Einkauf von Bahnstrom für alle auf dem Schienennetz des Landes tätigen Verkehrsunternehmen.

Jeder der Beteiligten spielt eine unersetzliche Rolle bei den Aktivitäten und der Ausrichtung des Unternehmens, die Kommunikation zwischen den Beteiligten findet fortlaufend statt.

Die wichtigsten Lieferanten werden regelmäßig jährlich bewertet. Ausführliche Informationen finden Sie in Abschnitt G1-2 Management der Beziehungen zu Lieferanten. Darüber hinaus hat die ČD Cargo in den Jahren 2024 und 2025 eine Umfrage bei den wichtigsten Lieferanten durchgeführt, um die Verfügbarkeit von Nachhaltigkeitsinformationen (z. B. CO_2-Fußabdruck, ESG-Rating u. ä.) zu ermitteln.

Abnehmer der ČD Cargo-Dienste **sind Unternehmen aus einem breiten Spektrum an Fachgebieten**. Dazu gehören die wichtigsten Industrie- und Energieunternehmen, Betreiber des kombinierten Verkehrs, Handels- und Speditionsunternehmen. Ihr **Engagement ist durch Jahres- und Mehrjahresverträge gesichert**. **Informationen über kommerzielle Angebote werden auf den Internetseiten der ČD Cargo und im Newsletter der ČD Cargo veröffentlicht.** Die Kunden erhalten über das EROZA-Portal und auch über das Kundendienstzentrum Informationen über den Verlauf der Beförderungen. Der Zweck der Zusammenarbeit ist es, sich in die Logistikketten der Kunden zu integrieren, den Schienentransport von Gütern in der Tschechischen Republik und in anderen europäischen Ländern sicherzustellen und gleichzeitig Umsatzerlöse für die ČD Cargo zu generieren. **Die ČD Cargo wertet laufend** die tatsächlichen **Leistungen** der einzelnen **Verträge aus**

(realisierte/geplante Umsatzerlöse, beförderte Tonnen) **und** diese realen **Ergebnisse fließen** nachfolgend **in die weitere Zusammenarbeit ein**.

Die Kommunikation des Managements mit Arbeitnehmern und Gewerkschaften wird in der internen Norm „Sozialer Dialog" und im Abschnitt „S1-1 – Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft" des Nachhaltigkeitsberichts ausführlicher **beschrieben.** Im Kern geht es um die Kommunikation der Verantwortlichen aus der Unternehmensleitung im Rahmen der jährlichen Tarifvertragsverhandlungen mit den Arbeitnehmern und den Gewerkschaftspartnern. Die Personalarbeit ist auch ein Teil des Geschäftsplans der Gesellschaft.

Die ČD Cargo arbeitet mit einer Reihe von in- und ausländischen Banken und Leasinggesellschaften zusammen, und zwar z. B. im Bereich des Zahlungsverkehrs, der Kreditprodukte, der Leasingprodukte und der Treasury-Operationen (z. B. Absicherung von EUR-Währungen und Rohstoffen). **Banken und Leasinggesellschaften werden** über die Zwischenwirtschaftsergebnisse der ČD Cargo **durch den** so genannten **Bericht für Bankinstitute informiert**. Die Vertragspartner des Unternehmens sind renommierte Bankinstitutionen mit einer hohen Bonität (Investment Grade erforderlich), mit denen die Gesellschaft auf der Grundlage langfristiger und stabiler Beziehungen zusammenarbeitet. Die ČD Cargo erwartet auch, dass in Zukunft ein ESG-Rating der ČD Cargo durch renommierte Rating-Agenturen für die Bedürfnisse unserer Lieferanten und Kunden durchgeführt wird.

Bei České dráhy wird das Verhältnis in erster Linie durch **die Satzung der Gesellschaft ČD Cargo geregelt,** wobei die ČD die **Aufgaben der Hauptversammlung** wahrnimmt. Die Satzung der Gesellschaft legt auch die Bedingungen für die Einberufung einer Hauptversammlung durch den Vorstand der ČD Cargo und andere berechtigte Personen, weiter dann die Teilnehmer an der Hauptversammlung und die Art und Weise der Behandlung von Anträgen auf der Hauptversammlung fest. Beschrieben werden auch die Handlungen, die in den Zuständigkeitsbereich der Hauptversammlung fallen – d. h. Handlungen der ČD Cargo, die nicht ohne die Zustimmung der ČD durchgeführt werden können (z. B. die Genehmigung des Jahresabschlusses, des Geschäftsplans usw.).

Die Zusammenarbeit zwischen der Eisenbahnverwaltung und der ČD Cargo findet auf mehreren **Ebenen statt**.

- Höchste Ebene – Vorstandsmitglieder besprechen mit der Leitung der Eisenbahnverwaltung die strategischen Entwicklungsziele.
- Mittlere Ebene – die Zusammenarbeit erfolgt gemäß den in der Eisenbahnerklärung festgelegten Fristen zur Erstellung des Fahrplans, zur Vorbereitung der Technik, zu Sperrungen u. ä.
- Ebene der Betriebsmitarbeiter – nahezu kontinuierlich findet dann die Kommunikation zwischen den Betriebsmitarbeitern beider Seiten statt, um Vereinbarungen über Zugfahrten und außergewöhnliche Ereignisse auf den nationalen und regionalen Strecken zu treffen.

Der Zweck dieser **Kommunikation** ist **im Eisenbahngesetz, in der Eisenbahnerklärung und im Vertrag über den Betrieb des Eisenbahnverkehrs beschrieben.** All diese Tätigkeiten dienen dazu, den Betrieb von Zügen zu gewährleisten, die die Waren der Kunden entsprechend ihren Anforderungen

befördern. Beide Parteien müssen wissen, wann wir den Zug abholen müssen (wenn der Kunde die Lieferung der Waren verlangt) und wann dies möglich ist (wenn die Gleiskapazität für uns frei ist).

Das Ergebnis dieser Kommunikation ist die Fahrt des Zuges zum Zielbahnhof. Die Rückmeldung über die Ergebnisse dient dann in erster Linie als Grundlage für die Berechnung des Preises für die Nutzung der Eisenbahn mit dem Zug oder anderer in der Eisenbahnerklärung festgelegter Gebühren. Auf der Grundlage dieser Preise werden dann die Einstellungen für die Zugfahrt so geändert, dass der resultierende Preis so niedrig wie möglich ist (Minimierung der Preise für die Nutzung der Bahn in Form von verschiedenen Rabatten oder Minimierung möglicher Strafen).

Beteiligte Parteien und Strategie der Gesellschaft

Die Interessen und Ansichten der wichtigsten Parteien wurden bei der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt, sofern entsprechende Informationen verfügbar waren. Bei der Ermittlung der Erwartungen der Stakeholder im Bereich der ESG stützte sich die ČD Cargo auf ihre langjährigen Kenntnisse und gegenseitigen Interaktionen. Die Einzelheiten der Kommunikation sind in den vorigen Abschnitten beschrieben. **Die Ergebnisse der Untersuchung lauten wie folgt**:

- Lieferanten - erwarten pünktliche Zahlungen für bestellte Waren und Dienstleistungen sowie die Einstellung der erforderlichen Parameter in Ausschreibungen und ESG-Berichten,
- Abnehmergesellschaften - erwarten eine Zertifizierung des CO_2-Fußabdrucks des Verkehrs, keine Preiserhöhungen, die Einhaltung von Nachhaltigkeitszielen und einen emissionsarmen Verkehr, um ihre eigenen Ziele zu erreichen,
- Arbeitnehmer - erwarten stabile Arbeitsplätze, faire und attraktive Arbeitsbedingungen,
- Banken und andere Finanzierungsgesellschaften - erwarten eine ESG-konforme Investitionsstrategie für Schienenfahrzeuge, eine klar definierte Unternehmensstrategie und -ziele sowie deren Umsetzung, weiter die Finanzstabilität, die es durch das effektive Management der Risiken und Chancen langfristig gibt,
- České dráhy, a.s., - sie erwartet Daten für die konsolidierte Finanz- und Nichtfinanzberichterstattung, eine festgelegte Strategie und die Erfüllung der Unternehmensziele sowie eine nachhaltige und profitable Kapitalrendite,
- Oberste Eigentümer (Staat) - erwartet, dass der CO_2-Fußabdruck reduziert wird und dass die staatliche Verkehrspolitik erfüllt wird.
- Staat, die Kommunen und Eisenbahnverwaltung - erwarten Betriebssicherheit, Arbeitsplätze, die Bewältigung von Klimarisiken und die Einhaltung von Gesetzen.

In Zukunft wird es notwendig sein, detailliertere Informationen speziell von den Lieferanten zu erheben, um dem Unternehmen zu helfen, seine Berechnungen des CO_2-Fußabdrucks zu verfeinern und die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Eventuelle Änderungen der Strategie

In der ersten Berichtsperiode hat die ČD Cargo ihre ESG-Strategie festgelegt, die in Zukunft stärker von den Interessen der Stakeholder beeinflusst werden kann, mit denen die ČD Cargo bereit ist, einen regelmäßigen Dialog über die Nachhaltigkeit zu führen.

Information der Organe der Gesellschaft über die Interessen der beteiligten Parteien

Das Thema Nachhaltigkeit ist derzeit für die meisten Stakeholder der ČD Cargo kein entscheidender Faktor in der Zusammenarbeit mit der ČD Cargo, jedoch können wir allmählich damit rechnen, dass sich einige Subjekte im Zusammenhang mit der aktuellen Gesetzgebung stärker für das Thema Nachhaltigkeit interessieren werden. Die Organe der Gesellschaft werden über ihre Forderungen und Interessen informiert.

SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Bei der Analyse der wichtigen Themen der ČD Cargo **wurden 14 Themen als wesentlich eingestuft.** Ein ESRS-Thema wurde als wesentlich eingestuft, wenn die mit dem Thema verbundenen IROs die quantitative Schwelle der Signifikanz überschritten. **Im Vergleich zu 2024 kamen im Berichtszeitraum im Rahmen der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit 5 wesentliche Themen hinzu** – 3 Themen aus dem neuen Bereich E2, 1 Thema aus S1: Arbeitsbedingungen – Sozialer Dialog und 1 Thema aus G1: Verwaltung der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich der Zahlungsabläufe. **Nachstehend finden Sie eine Liste der wesentlichen Themen.**

ESRS	Thema	Auswirkungen/Risiken/Chancen	IRO	Position in der Wertschöpfungskette
E1 Klimawandel	Eindämmung des Klimawandels	Negative Auswirkungen	Der Sektor des Schienengüterverkehrs könnte durch Treibhausgasemissionen, insbesondere durch die Verbrennung von Diesel in Diesellokomotiven, Auswirkungen auf den Klimawandel haben	Vollständige Wertschöpfungskette, Eigenbetrieb
E1 Klimawandel	Eindämmung des Klimawandels	Positive Auswirkungen	Die ČD Cargo hat die Möglichkeit, die Entwicklung eines sauberen Verkehrs zu unterstützen, was die Verringerung der Treibhausgasemissionen der Kunden und des Staates ermöglicht	Vollständige Wertschöpfungskette, Eigenbetrieb
E1 Klimawandel	Eindämmung des Klimawandels	Chance	Die Kundenpräferenzen treiben die Nachfrage nach energieeffizienten und emissionsarmen Dienstleistungen voran.	Vollständige Wertschöpfungskette,
E1 Klimawandel	Eindämmung des Klimawandels	Positive Auswirkungen	Der CO_2-Fußabdruck der Gesellschaft, insbesondere innerhalb der Lieferkette, hat erhebliche Auswirkungen sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Kunden. Zum Beispiel Indirekte Emissionen aus dem Stromeinkauf für Traktionszwecke	Vollständige Wertschöpfungskette, Eigenbetrieb
E1 Klimawandel	Eindämmung des Klimawandels	Chance	Der Schienengüterverkehr wird für eine kohlenstoffarme Alternative zum Landverkehr – potenziell mehr Nachfrage – gehalten	Abnehmerkette

ESRS	Thema	Auswirkungen/Risiken/Chancen	IRO	Position in der Wertschöpfungskette
E1 Klimawandel	Eindämmung des Klimawandels	Chance	Der Sektor des Schienengüterverkehrssektors wird unterstützt, um die Ziele des Pariser Abkommens und des EU-Weißbuchs zu erreichen	Vollständige Wertschöpfungskette
E1 Klimawandel	Anpassung an den Klimawandel	Negative Auswirkungen	Finanzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen, die sich aus dem Klimawandel ergeben	Vollständige Wertschöpfungskette, Eigenbetrieb
E1 Klimawandel	Anpassung an den Klimawandel	Risiko	Risiko im Zusammenhang mit der Entwicklung der Brennstoffpreise – Rohstoffrisiko (Diesel)	Vollständige Wertschöpfungskette
E1 Klimawandel	Energie	Risiko	Risiko eines Anstiegs der Kosten für Traktionsenergie	Vollständige Wertschöpfungskette
E1 Klimawandel	Energie	Chance	Modernisierungsfonds	Lieferkette, Eigenbetrieb
E1 Klimawandel	Energie	Risiko	Veränderung der Energieerzeugung in der Tschechischen Republik	Vollständige Wertschöpfungskette
E2 Umweltverschmutzung	Luftverschmutzung	Negative Auswirkungen	Die ČD Cargo erbringt etwa 10 % ihrer Leistungen in unabhängiger Traktion, die durch mehr als 300 Diesellokomotiven unterschiedlichster Baureihen abgedeckt werden. Trotz der laufenden Erneuerung dieses Triebfahrzeugparks und der Investitionen in die neuesten Lokomotiven, die die EU-Emissionsnormen Stage IIIA und Stage V erfüllen, werden erhebliche Mengen an Luftschadstoffen ausgestoßen (neben CO_2 sind dies beispielsweise Kohlenwasserstoffe und Stickoxide).	Eigener Betrieb
E2 Umweltverschmutzung	Boden- und Wasserverschmutzung	Negative Auswirkungen	Der Schienengüterverkehr hat im Falle von Unfällen erhebliche Auswirkungen auf die Boden- und Wasserverschmutzung.	Eigener Betrieb
E2 Umweltverschmutzung	Besorgniserregende Stoffe	Negative Auswirkungen	Negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Mitarbeiter aufgrund des Austretens eines transportierten gefährlichen Stoffs	Vollständige Wertschöpfungskette
E5 Kreislaufwirtschaft	Ressourcenzufluss, einschließlich der Ressourcennutzung	Risiko	Hohe Preise und Nichtverfügbarkeit von Materialien und damit verbundene Kostensteigerungen	Lieferkette
E5 Kreislaufwirtschaft	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Risiko	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Vollständige Wertschöpfungskette

ESRS	Thema	Auswirkungen/Risiken/Chancen	IRO	Position in der Wertschöpfungskette
S1 Eigene Belegschaft	Arbeitsbedingungen – Angemessene Entlohnung	Negative Auswirkungen	Der Schienengüterverkehr beeinflusst die eigenen Arbeitnehmer durch die Art und Weise, wie er sie bewertet (Löhne und Leistungen)	Vollständige Wertschöpfungskette, Eigenbetrieb
S1 Eigene Belegschaft	Arbeitsbedingungen – Tarifverhandlungen, einschließlich des Anteils der Arbeitnehmer, die unter Tarifverträge fallen	Positive Auswirkungen	Arbeitsbedingungen – Tarifverhandlungen, einschließlich des Anteils der Arbeitnehmer, die unter Tarifverträge fallen	Eigener Betrieb
S1 Eigene Belegschaft	Arbeitsbedingungen – Sozialer Dialog	Negative Auswirkungen	Trotz aller Bemühungen von ČD Cargo, das strategische Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber zu sein“ zu erreichen und die Maßnahme „Den Mitarbeitern Sicherheit und eine faire Vergütung zu bieten“ umzusetzen, wird ČD Cargo aufgrund des Rückgangs des Transportvolumens traditioneller Güter erhebliche Entlassungen von Mitarbeitern nicht vermeiden können. ČD Cargo bemüht sich in dieser schwierigen Situation um einen möglichst sensiblen Umgang und eine transparente Kommunikation – so bietet das Unternehmen den betroffenen Mitarbeitern beispielsweise die Möglichkeit einer Anstellung bei der Muttergesellschaft ČD, a.s. und anderen Unternehmen an.	Eigener Betrieb
S1 Eigene Belegschaft	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Positive Auswirkungen	Möglichkeiten zur Ausbildung und zur persönlichen Entwicklung. Zum Beispiel die Anzahl der Schulungsstunden pro Jahr oder die Anzahl der Arbeitnehmer, die sich regelmäßigen Leistungs- und Laufbahnbewertungen unterziehen	Eigener Betrieb
G1 Unternehmenspolitik	Verwaltung der Beziehungen zu Lieferanten einschließlich der Zahlungsabläufe	Risiko	Risiken, die sich aus der makroökonomischen Lage in bestimmten Sektoren ergeben (z. B. Bergbau, Energie, Metallurgie/Hüttenindustrie)	Vollständige Wertschöpfungskette, Eigenbetrieb
G1 Unternehmenspolitik	Unternehmenskultur	Chance	Ein fairer Wettbewerb zwischen Schienen-, Land- und Luftverkehr wird nicht erreicht (aufgrund höherer Kosten für klimaneutrale Lösungen)	Vollständige Wertschöpfungskette, Eigenbetrieb

Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen

E1 Klimawandel

Das Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen für das Gebiet E1 wird im Kapitel ESRS E1 ausführlicher beschrieben.

E2 Umweltverschmutzung

Bei der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung wurden die Aktivitäten der ČD Cargo Gruppe im Rahmen der Analyse der doppelten Wesentlichkeit im Jahr 2025 aus zwei Perspektiven bewertet:

1. Die eigentliche Tätigkeit der Gruppe – **sie kann** zur Luft-, Boden- und Wasserverschmutzung **beitragen, entweder durch den Schienengüterverkehr mit eigenem Antrieb oder durch das Austreten gefährlicher Stoffe** im Falle eines Notfalls.
    a. Im Fall von ČD Cargo ist es irrelevant, konkrete Standorte im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit zu untersuchen, da diese auf dem gesamten Schieneninfrastrukturnetz einschließlich der Anschlussgleise stattfindet.
2. Wertschöpfungskette – bei ČD Cargo wurde ein Notfall mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigt. Es handelte sich um einen Unfall eines mit Benzol beladenen Zuges, der am 28.02.2025 in der Nähe des Bahnhofs Hustopeče entgleiste. Der **Beförderer** des genannten Zuges **war das Unternehmen ODOS Cargo, an dem ČD Cargo einen Anteil von 20 % hält und das nicht zum Konsolidierungskreis der ČD Cargo-Gruppe für den Nachhaltigkeitsbericht gehört.** ČD Cargo fungierte bei diesem Auftrag als Spediteur für das Unternehmen DEZA. Angesichts dessen **betrifft diese Angelegenheit unsere Wertschöpfungskette und wurde im Rahmen eines transparenten Ansatzes** und in Übereinstimmung mit den ESRS-Grundsätzen **in die Wesentlichkeitsprüfung einbezogen. Im Falle dieses Unfalls trägt ČD Cargo keine Verantwortung für Umweltschäden.**

Im Anschluss an die oben genannte Bewertung **hat ČD Cargo die folgenden Themen als wesentlich eingestuft (einschließlich nun auch des gesamten Bereichs E2 – Umweltverschmutzung):**

- Luftverschmutzung,
- Boden- und Wasserverschmutzung,
- Besorgniserregende Stoffe.

Negative Auswirkungen lassen sich im Schienengüterverkehr nicht vollständig vermeiden, aber wir versuchen, potenzielle negative Auswirkungen und die Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

E5 Kreislaufwirtschaft

Die ČD Cargo hat die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Ressourcennutzung und der Kreislaufwirtschaft in Bezug auf ihre Vermögenswerte und Aktivitäten wie folgt bewertet:

- Das Unternehmen betrachtete die Inputs – insbesondere für Lokomotiven und Waggons als sein bedeutendes Anlagegut – und in diesem Zusammenhang die Materialien, aus denen sie hergestellt werden. Es berücksichtigte auch die Lebensdauer, den Wartungszyklus und die Reparaturmöglichkeiten sowie die Verwendung von Teilen alter Lokomotiven oder Waggons, die sonst zur Entsorgung bestimmt sind. Darüber hinaus überwacht das Unternehmen das Abfallaufkommen während der Betriebstätigkeit, bei Reparaturarbeiten, bei der Entsorgung von Lokomotiven, einschließlich der Abfälle aus dem Bürobetrieb usw.
- Die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette wurde aufgrund fehlender Informationen nicht bewertet (gemäß Kapitel 10.2. ESRS 1 – Übergangsbestimmung in Bezug auf Kapitel 5 „Wertschöpfungskette“).
- Die Gesellschaft nimmt laufende Konsultationen mit den betroffenen Gemeinden im Bereich der Wartung und Reparatur der Schienenfahrzeuge vor. Auf der Grundlage der neuen technologischen Erkenntnisse und der Erfahrungen der Arbeitnehmer im Bereich der Instandhaltung von Waggons ist die Politik IN KVs-5-B-ČDC-CZ für die Instandhaltung und Reparatur von Eisenbahnwagen bzw. für den Austausch und die Überholung von Teilen der Schienenfahrzeuge (ŽKV) seit 2024 in Kraft getreten. Das nächste Update ist für 2027 geplant, nachdem ausreichend relevantes Feedback gesammelt wurde.

S1 Eigene Belegschaft

Bei der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Arbeitskräfte des Unternehmens wurden **die derzeitigen und künftigen Anforderungen an die Personalstruktur in Bezug auf ihre Rollen und Kenntnisse berücksichtigt. Es wurden Beschäftigungstrends und auch Erwartungen der Arbeitnehmer berücksichtigt,** die sowohl aus Mitarbeiterbefragungen als auch aus verfügbaren Studien stammen. Die Aussichten für den künftigen Bedarf wurden aus den Geschäftsplänen und Unternehmensplänen abgeleitet. Dabei handelt es sich jedoch um einen zweiseitigen Prozess, bei dem auch Änderungen der Arbeitstätigkeiten im Hinblick auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Arbeitnehmer berücksichtigt werden.

Die ČD Cargo hat die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit ihrer eigenen Belegschaft bewertet. **Vier Themen wurden als wesentlich eingestuft:**

- Angemessene Entlohnung,
- Tarifverhandlungen,
- Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle: Weiterbildung und Kompetenzentwicklung.
- Arbeitsbedingungen – Sozialer Dialog.

Die ČD Cargo ist ein stabiler Arbeitgeber mit rund **5 000 Arbeitnehmern, denen sie ein hervorragendes Angebot an Leistungen bietet.** Eine kurze Beschreibung der Arten von Mitarbeitern und Personen, auf die die Aktivitäten des Unternehmens einen erheblichen Einfluss haben, findet sich in ESRS S1-6 und S1-7. **Der soziale Dialog** mit den Gewerkschaftspartnern ist in der Gesellschaft sehr gut **etabliert**. Im Rahmen des sozialen Dialogs sind die Kommunikationsverfahren und -rollen mit dem Ziel fest etabliert, einen Tarifvertrag zwischen der ČD Cargo und Gewerkschaften, die die Arbeitnehmer vertreten, erfolgreich abzuschließen. **Der Abschluss eines Tarifvertrages garantiert** allen

Arbeitnehmern der ČD Cargo die pünktliche **Zahlung der Löhne** und bestimmter **Leistungen. Im Rahmen des Themas** des sozialen Dialogs wurde bei der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit für das Jahr 2025 **ein neuer IRO hinzugefügt**. Es handelt sich dabei um die Auswirkungen auf die Mitarbeiter des Unternehmens, die mit dem Rückgang des Transports traditioneller Rohstoffe in Form umfangreicher Entlassungen verbunden sind. Das Unternehmen ist bestrebt, in dieser schwierigen Situation so rücksichtsvoll wie möglich mit seinen Mitarbeitern umzugehen – weitere Einzelheiten finden sich im Abschnitt S1-1 Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft.

Die ČD Cargo kümmert sich um die Entwicklung ihrer **Arbeitnehmer** sowohl **durch** obligatorische als auch freiwillige **Schulungen**. Im Rahmen der Sicherheit (BOZP) investiert die ČD Cargo – zum Beispiel in Arbeitsschutzmittel für ihre Arbeitnehmer. Neben den Schutzausrüstungen wird auch in die Sicherheit am Arbeitsplatz investiert und diese weiterentwickelt. **Die ČD Cargo verfügt** über **ein etabliertes Sicherheitsmanagementsystem**, dessen Regeln und Grundsätze auf der Ebene des Vorstandes der Gesellschaft festgelegt und regelmäßig evaluiert werden.

Die ČD Cargo hat im Personalbereich ein **Karrieremanagementsystem eingerichtet**, dank dem jeder Bewerber während des Einstellungsverfahrens auf strukturierte Weise die gleichen Informationen über die angebotene Stelle erhält. Keiner der Bewerber wird im Auswahlverfahren bei den grundlegenden Vertragsbedingungen wie Arbeitszeit, Ruhezeiten, Urlaub oder Vergütung in irgendeiner Weise **diskriminiert** oder bevorzugt. **Die ČD Cargo setzte sich** auch **für die Förderung der Lohngleichheit am Arbeitsplatz ein**, die regelmäßig evaluiert wird und auf dem Unternehmenstarifvertrag basiert. **Dasselbe Verfahren gilt für bestehende Arbeitnehmer**, wobei zusätzlich zu den oben genannten Punkten der Schutz für schwangere Frauen angewandt wird und die Arbeitnehmer bei ihrer Leistungsbeurteilung, ihrem beruflichen Fortkommen, ihrer Entwicklung und ihrer Ausbildung nicht diskriminiert werden. **Bei der ČD Cargo ist jegliche Benachteiligung** oder ungerechte Behandlung **von Arbeitnehmern, die einer Minderheitengruppe angehören, verboten**. Wesentliche negative Auswirkungen (z. B. Zwangsarbeit) sind im Rahmen der Tätigkeit der ČD Cargo nicht weit verbreitet und können daher nicht mit möglichen Vorfällen in Verbindung gebracht werden.

G1 Unternehmenspolitik

Bei der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen der Unternehmensführung **hat die ČD Cargo die internationale Ausbreitung der Gruppe berücksichtigt** und die Möglichkeit lokaler Vorschriften und Unterschiede aufgrund verschiedener Kulturen in Betracht gezogen. Darüber hinaus wurde der Bereich Unternehmensführung im Zusammenhang mit dem Kerngeschäft, dem Transport von Gütern auf der Schiene, und den damit verbundenen Auswirkungen und Risiken, die sich aus den Handlungen von Mitarbeitern und externen Parteien ergeben, betrachtet. Sie beruhte auch auf historisch belegten Fällen von Verhaltensweisen, die das Unternehmen sowohl intern als auch aufgrund der Medienberichterstattung über Fälle, die der Branche angelastet werden, zu vermeiden versucht.

Bei der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich der Unternehmensführung **wurden auch die Gesamtsituation der nationalen** und der EU-**Verkehrspolitik** sowie der Vergleich mit anderen Güterverkehrsträgern **berücksichtigt**. Es wurde festgestellt, dass ein fairer Wettbewerb

zwischen Schienen-, Land- und Luftverkehr (in Bezug auf die höheren Kosten klimaneutraler Lösungen) nicht erreicht wurde. **Im Rahmen der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit** im Jahr 2025 **wurde ein neues IRO im Bereich des Lieferantenmanagements einschließlich der Zahlungsabläufe hinzugefügt.** Es handelt sich um ein Risiko im Zusammenhang mit strukturellen Veränderungen in der europäischen Industrie und der Politik des Green Deal, das im Abschnitt G1-1 Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur näher beschrieben wird.

Bewertung der doppelten Wesentlichkeit

Im Rahmen von Upstream (Wertschöpfungskette – Zulieferer) gibt es einige Auswirkungen, Risiken und Chancen, die derzeit aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit von Informationen schwer zu bewerten sind.

Die Übergangsbestimmung 10.2 in ESRS 1 ermöglicht es, Informationen zur Wertschöpfungskette in den ersten drei Jahren der Nachhaltigkeitsberichterstattung wegzulassen, sofern die Informationen nicht verfügbar sind und sofern die Schritte, die unternommen wurden, um die Informationen zu erhalten, und die Pläne, die notwendigen Informationen in Zukunft zu erhalten, offengelegt werden. ČD Cargo kehrt jährlich zur Analyse der doppelten Wesentlichkeit zurück und wird diese im nächsten Jahr – entsprechend der Änderung der ESRS-Standards – im Rahmen des sogenannten Omnibus-Pakets überarbeiten.

Strategische Ziele

Im Anschluss an die Bewertung der doppelten Wesentlichkeit **hat die ČD Cargo einen strategischen Rahmen für die Nachhaltigkeit bis 2030 aufgestellt, der die folgenden drei strategischen Ziele umfasst:**

- **Verringerung der CO_2-Emissionen,**
- **Ein attraktiver Arbeitgeber sein,**
- **Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein.**

Die strategischen Ziele wurden zu Politiken, Maßnahmen und Zielvorgaben weiter **ausgearbeitet und mit spezifischen Indikatoren versehen.**

Die strategischen **Ziele werden laufend evaluiert** und die gesamte Strategie kann in Zukunft in Bezug auf das vorbereitete Energiekonzept der Tschechischen Republik, die Dekarbonisierungsstrategie der ČD Cargo und andere damit zusammenhängende nationale oder europäische Rahmenpolitiken und damit zusammenhängende Gesetzgebung im Bereich der ESG, die sich direkt oder indirekt auf die ČD Cargo auswirken werden, neu bewertet werden.

Das strategische **Ziel Verringerung der CO_2-Emissionen stützt sich auf die meisten der wichtigsten Daten im Bereich E1**. Konkret geht es um die Themen Anpassung an den Klimawandel, Eindämmung des Klimawandels sowie Energieverbrauch und Energiemix. **Das strategische Ziel, Ein attraktiver Arbeitgeber zu sein, umfasst wichtige Themen aus S1.** In dieser Kategorie sind es konkret Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens, Sozialer Dialog, Vielfalt, Angemessene

Entlohnung, Entwicklung der Arbeitnehmer oder Gesundheit und Sicherheit. **Das strategische Ziel Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein bezieht sich auf die Bereiche G1** (Unternehmenskultur und Management der Beziehungen zu Lieferanten) **und E1** (Anpassung an den Klimawandel, Eindämmung des Klimawandels und Energieverbrauch und Energiemix).

Die identifizierten **IROs in den Bereichen Eindämmung des Klimawandels und Energie haben Auswirkungen auf die Strategie der ČD Cargo. Dazu gehört z. B. die Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch einen emissionsarmen Güterverkehr.** Die Strategie zur Steigerung der Intermodalität im Verkehr und zur Erhöhung des Anteils der Transportleistungen auf der Schiene dürfte sich sehr positiv auf die Gesamtemissionen des Verkehrs auswirken – siehe dazu ausführlichere Informationen im Thema SBM-1, in den Unterkapiteln „Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr“ und „Ausbau des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln“.

Wesentliche Auswirkungen der Gesellschaft

Im Rahmen der Aktualisierung der doppelten Wesentlichkeit für das Jahr 2025 hat das Unternehmen **3 Auswirkungen mit der höchsten Bewertung von 12 ermittelt**

Positive Auswirkungen:

- **ČD Cargo hat die Möglichkeit, die Entwicklung eines umweltfreundlichen Verkehrs zu fördern,** was eine Verringerung der Treibhausgasemissionen der Kunden und des Staates ermöglicht und somit Auswirkungen auf die Umwelt hat; gleichzeitig sind aber auch der Staat, die Abnehmer, Banken, andere Finanzierungsgesellschaften und die Medien betroffene Beteiligte.
    - Die Auswirkungen werden in Bezug auf Umfang, Ausmaß und Wahrscheinlichkeit gleichermaßen kurz-, mittel- und langfristig bewertet. Die Auswirkungen betreffen sowohl den eigenen Betrieb als auch die Wertschöpfungskette.
    - **Im Vergleich zum Vorjahr ist die Gesamtpunktzahl von 16 auf 12 gesunken, da ČD Cargo geringere Auswirkungen des Green Deal erwartet.**
- **Weiterbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für Mitarbeiter**, die regelmäßig einer Leistungs- und Karrierebewertung unterzogen werden. Der Tätigkeitsbereich umfasst alle Arbeitnehmer der ČD Cargo, a. s.
    - Die Auswirkungen werden auch für alle Zeithorizonte gleich bewertet. Die Auswirkungen betreffen nur den eigenen Betrieb des Unternehmens, insbesondere die Arbeitnehmer.
    - Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtpunktzahl aufgrund geringerer erwarteter Vorteile von 14 auf 12.

Negative Auswirkungen:

- **Der Schienengüterverkehr beeinflusst die eigenen Arbeitnehmer durch die Art und Weise, wie er sie bewertet (Löhne und Leistungen).**

- Die Auswirkungen werden je nach Zeithorizont unterschiedlich bewertet (abnehmender Trend). Kurzfristig ist das Thema wesentlich, in den anderen Zeiträumen unwesentlich. Die Auswirkungen betreffen den eigentlichen Betrieb des Unternehmens, insbesondere seine Mitarbeiter und die gesamte Wertschöpfungskette.

Nachfolgend finden Sie eine Liste der Auswirkungen, die mit der Strategie und dem Geschäftsmodell des Unternehmens zusammenhängen:

- Die ČD Cargo hat die Möglichkeit, die Entwicklung eines sauberen Verkehrs zu unterstützen, was die Verringerung der Treibhausgasemissionen der Kunden und des Staates ermöglicht
- Finanzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen, die sich aus dem Klimawandels ergeben
- Arbeitsbedingungen – Angemessene Entlohnung (die Güterbahn beeinflusst ihre eigenen Arbeitnehmer durch Beurteilungsmethoden); Sozialer Dialog und Tarifverhandlungen
- Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

In der folgenden Tabelle bewertet die Gesellschaft für wesentliche Risiken und Chancen das Risiko von Anpassungen der in den Jahresabschlüssen ausgewiesenen Werte.

Risiko/Chance	Text	Änderungen im Jahresabschluss
Risiko	Risiko im Zusammenhang mit der Entwicklung der Brennstoffpreise (Rohstoffrisiko – Diesel)	Nein
Risiko	Risiko eines Anstiegs der Kosten für Traktionsenergie	Nein
Risiko	Hohe Preise und Nichtverfügbarkeit von Materialien und damit verbundene Kostensteigerungen	Nein
Risiko	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Nein
Risiko	Veränderung der Energieerzeugung in der Tschechischen Republik	Nein
Risiko	Risiken, die sich aus der makroökonomischen Lage in bestimmten Sektoren ergeben (z. B. Bergbau, Energie, Metallurgie/Hüttenindustrie)	Nein
Chance	Kundenpräferenzen erhöhen die Nachfrage nach energieeffizienten und emissionsarmen Dienstleistungen	Nein
Chance	Der Schienengüterverkehr wird für eine kohlenstoffarme Alternative zum Landverkehr – potenziell mehr Nachfrage – gehalten	Nein
Chance	Der Sektor des Schienengüterverkehrs wird unterstützt, um die Ziele des Pariser Abkommens und des EU-Weißbuchs zu erreichen	Nein
Chance	Modernisierungsfonds	Nein
Chance	Ein fairer Wettbewerb zwischen Schienen-, Land- und Luftverkehr wird nicht erreicht (aufgrund der höheren Kosten für klimaneutrale Lösungen)	Nein

Zum jetzigen Zeitpunkt kann die ČD Cargo keine Bereiche identifizieren, in denen bedeutende Risiken und Chancen entstehen könnten und daher können wir die finanziellen Auswirkungen nicht einmal quantifizieren.

Widerstandsfähigkeit von Strategie und Geschäftsmodell

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeit wurden die im folgenden Absatz aufgeführten wesentlichen Risiken ermittelt. Die wesentlichen Chancen erreichten keine so hohe Punktbewertung, da im Rahmen der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit die Größenordnungen der finanziellen Auswirkungen bzw. der Wahrscheinlichkeiten herabgestuft wurden, und zwar aufgrund der erwarteten geringeren positiven Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Green Deal (es handelt sich dabei beispielsweise um folgende Chancen: „Kundenpräferenzen steigern die Nachfrage nach energieeffizienten und emissionsarmen Dienstleistungen“, Risiko im Zusammenhang mit Preisänderungen bei Kraftstoffen – Rohstoffrisiko (Diesel)). **Alle diese Punkte werden** von der ČD Cargo **bei der Erstellung des Geschäftsplans** für das Berichtsjahr **analysiert und/oder in den strategischen Nachhaltigkeitszielen berücksichtigt**. **Sie wurde auch bei der Analyse der Übergangsrisiken berücksichtigt.** Die mittel- und langfristigen Übergangsrisiken wurden gemäß ESRS 1 analysiert (weitere Einzelheiten sind in Abschnitt E1 – Klimawandel im Kapitel Strategie enthalten). Der Geschäftsplan ist mittelfristig angelegt, ebenso wie die strategischen Nachhaltigkeitsziele. In der nachstehenden Zusammenfassung werden die Schlussfolgerungen zu den einzelnen Risiken dargelegt:

Risiken:

- Risiko eines Anstiegs der Kosten für Traktionsenergie
  - Im Rahmen der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit **kam es zu einer Herabsetzung** der **Gesamtpunktzahl** (von 16 auf 12), da sich die finanziellen Auswirkungen insgesamt verringert haben (**wir rechnen nicht mit einer so starken Preiserhöhung**).
  - Im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO_2-Emissionen" wurden im Rahmen der Maßnahme „Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Bahnstrom“ konkrete Schritte definiert: Modernisierung des Lokomotivparks, um Rekuperation zu ermöglichen, und Erhöhung des Stromanteils der elektrischen Wechselstromtraktion im Anschluss an die Umstellung des Stromversorgungssystems
  - Übergangsrisiken: Die Anfälligkeit für Risiken wurde nicht identifiziert.
- Veränderung der Energieerzeugung in der Tschechischen Republik
  - Im Rahmen der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit **wurde die finanzielle Auswirkung herabgestuft und die Wahrscheinlichkeit erhöht (es ist sehr wahrscheinlich, dass die Änderung eintritt)**, ohne dass dies Auswirkungen auf die Gesamtpunktbewertung hatte.
  - Derzeit erwarten wir einen schnelleren Rückgang der Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen und einen damit verbundenen Rückgang der Transporte von Braunkohle und

Steinkohle als Energierohstoffe sowie umgekehrt einen langsameren Einstieg alternativer Rohstoffe.
    - Im Rahmen des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ wurden folgende Maßnahmen definiert: Ausweitung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Marktanforderungen.
    - Übergangsrisiken: Die Anfälligkeit für Risiken wurde nicht identifiziert.
- Risiken, die sich aus der makroökonomischen Lage in bestimmten Sektoren ergeben (z. B. Bergbau, Energie, Metallurgie/Hüttenindustrie)
    - Im Rahmen der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit im Jahr 2025 handelt es sich um **ein neues wesentliches Risiko.** Angesichts der aktuellen Entwicklung gehen wir im Vergleich zum Vorjahr von stärkeren negativen Auswirkungen und einer höheren Wahrscheinlichkeit **struktureller Veränderungen** in der europäischen und tschechischen **Industrie** aus.
    - Geschäftsplan – detaillierte Informationen im Kapitel „Trends bei den einzelnen Rohstoffen“
    - Im Rahmen des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ sind folgende Maßnahmen definiert: „Beitrag zur Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr“, „Ausbau des Angebots an emissionsarmem Verkehr entsprechend den Marktanforderungen“ und „Kundenorientierter Ansatz“.
    - Übergangsrisiken: Die Anfälligkeit für Risiken wurde nicht identifiziert.

Im Rahmen der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit für das Jahr 2025 wurde die IRO „Es herrschen keine fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen Schienen-, Straßen- und Luftverkehr (im Zusammenhang mit den höheren Kosten für klimaneutrale Lösungen)“ hinsichtlich ihrer tatsächlichen Auswirkungen neu bewertet, wodurch sich die Gesamtbewertung verringerte und dieses Thema unter die Wesentlichkeitsschwelle fiel. Es wird weiterhin als eine wesentliche Chance geführt.

Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen

IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die ESRS-Sektorklassifizierungsliste SEC1 (EFRAG-Entwurf vom Dezember 2022) wurde verwendet, um die ESRS-Sektoren den einzelnen Unternehmen **zuzuordnen**. Der gesamte **Prozess** der doppelten Wesentlichkeit (im Folgenden auch **DMA**) **basiert auf den Anforderungen der CSRD-Richtlinie und** ihrer Anhänge, auf den Anforderungen der übergreifenden **Standards ESRS 1 und ESRS 2** und den Leitlinien für die Umsetzung der Wesentlichkeitsbewertung (EFRAG-Entwurf vom 25.10.2023) sowie auf dem internen Risikomanagement der ČD Cargo.

Es wurde eine Beurteilung der Gesellschaften des Sektors durchgeführt, um relevante Bereiche zu ermitteln, die von ähnlichen Gesellschaften berücksichtigt werden. Es wurde eine Bewertung der

Nachhaltigkeitsberichte der České dráhy, a. s., (Muttergesellschaft) durchgeführt, um relevante Bereiche zu ermitteln.

Die Abbildung der Wertschöpfungskette basierte auf internen Daten der Gesellschaft. **Die wichtigsten Quellen**, die **in den folgenden Phasen der DMA** analysiert wurden, waren:

- **Die Organisationsstruktur** der Gesellschaften in der Gruppe, ihre Beziehungen und ihr Standort,
- **Beschreibung der wichtigsten Geschäftsbeziehungen und Partnerschaften**, einschließlich des Geschäftsbereichs des Geschäftspartners und der Art der Beziehung,
- **Beschreibung der Abhängigkeit von den wichtigsten Ressourcen** der ČD Cargo – dies waren vor allem Energie, Infrastruktur, Bodenschätze und Humanressourcen,
- **Aufgrund der großen Anzahl von Lieferanten und Kunden wurden** die folgenden Themen zur Auswahl relevanter Themen **einbezogen**:
  - 50 Top-Lieferanten – die 20 % der gesamten Einkäufe ausmachen – wurden nach Art der Lieferung kategorisiert (z. B. Gesundheitswesen, Energieverbrauch, Reparaturkosten und geleaste Anlagen, eingekaufte Leistungen und andere Dienstleistungen wie IT und Telekommunikation, Umwelt). Die Kategorien der Lieferantentypen wurden mit den Ergebnissen der Recherche der Gesellschaften innerhalb der Branche verglichen, und es wurden keine fehlenden Kategorien festgestellt, die die Identifizierung bedeutender IROs beeinträchtigen könnten. Spezifische Informationen zu ESG innerhalb der Lieferkette wurden von der ČD Cargo noch nicht im Detail untersucht und waren daher zum Zeitpunkt der DMA nicht verfügbar.
  - 50 Top-Kunden - auf die 86 % des Umsatzes entfallen. Wenn der Kunde nicht zur ČD Cargo Gruppe gehört, wurden spezifische Informationen zu ESG innerhalb der Wertschöpfungskette noch nicht im Detail erhoben und waren daher zum Zeitpunkt der DMA nicht verfügbar.

Überblick über das Verfahren zur Identifizierung, Bewertung, Priorisierung und Überwachung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen

1. **Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden auf der Ebene der ESRS**-Themen, Teilthemen und Unterthemen ermittelt. In einigen Fällen wurden mehrere IROs im Zusammenhang mit einzelnen ESRS-Themen, Teilthemen und Unterthemen ermittelt, während in anderen Fällen keine IROs identifiziert wurden.
2. **Die Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden von einer Gruppe interner Fachleute** ermittelt.
3. Die Auswirkungen, Risiken und Chancen **wurden einem Standort zugeordnet**: eigener Betrieb, Wertschöpfungskette – Upstream, Wertschöpfungskette - Downstream. Wenn Auswirkungen, Risiken und Chancen sowohl in den eigentlichen Betrieb als auch in die Wertschöpfungskette fielen, wurden beide als Standorte angegeben.

4. **Jedes Risiko, jede Auswirkung und jede Chance** auf der Ebene des ESRS-Themas, des Teilthemas und des Unterthemas aus der vorbereiteten Liste **wurde einzeln erörtert, und es wurde bestimmt, ob es für die Bewertung relevant ist**. Für die Teilthemen und Unterthemen, für die bei der Recherche keine Auswirkungen, Risiken und Chancen gefunden wurden, wurde eine Diskussion geführt, um potenziell relevante IROs zu ermitteln. Ferner wurde bestimmt:
    a. Der konkrete Ort der Auswirkung, des Risikos oder der Chance im eigenen Betrieb (spezifische Aktivitäten) und in der Wertschöpfungskette (Geschäftsbeziehungen), gegebenenfalls einschließlich geografischer Gebiete,
    b. Einstufung der Auswirkungen, des Risikos oder der Chance (Auswirkungen – negativ/positiv und tatsächlich/potenziell, Risiko/Chance, Zeithorizont -kurz-/mittel-/langfristig),
    c. Kriterien für die anschließende Bewertung,
    d. Auswirkungen auf die Menschenrechte und Ermittlung der von jeder IRO betroffenen Akteure.
5. Auf der Grundlage der ermittelten Auswirkungen und Abhängigkeiten wurde **geprüft, ob es damit verbundene Risiken und Chancen gibt**, die sich aus diesen Auswirkungen und Abhängigkeiten ergeben können.

Die ČD Cargo Gruppe ist über ihre Muttergesellschaft und ihre Tochtergesellschaften hauptsächlich **in der Tschechischen Republik, in der Slowakischen Republik, in Deutschland, Österreich, Polen und Ungarn tätig. Außerdem erbringt sie Schienengüterverkehrsdienste** und sichert den Transport der Züge **in ganz Europa** (von Belgien bis Griechenland und von Spanien bis zur Ukraine). Wir haben keine erhöhten Risiken im Zusammenhang mit der geografischen Verteilung unserer Aktivitäten identifiziert.

Bei der Analyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen werden unsere eigenen Tätigkeiten oder Aktivitäten, die sich aus den Folgen unserer Geschäftsbeziehungen ergeben, berücksichtigt.

Die Wirkungsanalyse wurde **mit der Zuordnung** jedes **Themas zu bestimmten betroffenen Parteien durchgeführt**. Die Meinung der beteiligten Parteien wurde bei der Identifizierung der Themen durch Informationen aus den Daten der ČD Cargo von internen Stakeholdern berücksichtigt. Es hat sich um die Organisationsstruktur des Unternehmens, Teilgruppen, konzerninterne Beziehungen und Standorte gehandelt. Darüber hinaus wurden die 50 Top-Lieferanten und Abnehmer (wie oben erwähnt) ausgewählt. Berücksichtigt wurden auch Daten aus dem Nachhaltigkeitsbericht der Muttergesellschaft, der Rating-Fragebogen von Ecovadis, der Risikomanagementprozess bei der ČD Cargo und die Nachweise aus ISO-Audits. Bei der Arbeit mit den von unseren Stakeholdern erhobenen Informationen haben wir uns von der Relevanz der Themen für jede Gruppe leiten lassen. Externe Experten für ESG-Themen wurden während des gesamten Prozesses konsultiert.

Bei der Bewertung der Auswirkungen haben wir die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Menschen und Umwelt berücksichtigt. Wir haben uns von quantitativen Indikatoren leiten lassen. **Der Bewertungsmechanismus** wurde **so gewählt, dass er mit der Risikobewertung innerhalb der**

ČD Cargo übereinstimmt, und es wurde eine 4-stufige Skala gewählt, d. h. eine quantitative Bewertung. Grad, Ausmaß und Unvermeidbarkeit (nur bei negativen Auswirkungen) der Auswirkungen wurden anhand von vierstufigen Bewertungstabellen (1 – vernachlässigbar, 2 – nicht vernachlässigbar, 3 – schwer, 4 – sehr schwer) bewertet. Die Berechnung der Wahrscheinlichkeiten für potenzielle Auswirkungen wurde anhand einer vierstufigen Bewertungstabelle vorgenommen (1 – unwahrscheinlich, 2 – kann auftreten, 3 – wahrscheinlich, 4 – sehr wahrscheinlich). **Aktuelle Auswirkungen** werden **automatisch mit der höchsten Wahrscheinlichkeit eingestuft** (d. h. mit einem Wert von 4 – sehr wahrscheinlich), **wie dies auch bei negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte** der Fall ist, was die Anforderung des ESRS 1 widerspiegelt, dass im Falle einer potenziellen negativen Auswirkung auf die Menschenrechte die Schwere der Auswirkung Vorrang vor ihrer Wahrscheinlichkeit hat. **Die Gesamtwertung** der **Auswirkungen ergibt sich dann aus dem Durchschnitt von Schwere, Ausmaß und Vermeidbarkeit** (bei negativen Auswirkungen) **multipliziert mit der Wahrscheinlichkeit**.

Informationen über das Verfahren zur Identifizierung, Bewertung, Priorisierung und Überwachung von Risiken und Chancen:

In relevanten Fällen ist es zur Analyse des Verhältnisses von Auswirkungen zu Risiken und Chancen gekommen. Die einzelnen Risiken und Chancen wurden dann den Auswirkungen zugeordnet.

Verwendete Kriterien

1. **Bewertung des Ausmaßes der finanziellen Auswirkungen** des Risikos/der Chance auf der Grundlage des wahrgenommenen Verlusts/Gewinns anhand einer vierstufigen Bewertungstabelle
   - Risiken: 1 – vernachlässigbar, 2 – nicht vernachlässigbar, 3 – schwer, 4 – sehr schwer
   - Chancen: 1 – klein, 2 – größer, 3 – groß, 4 – sehr groß
2. **Die Wahrscheinlichkeitsberechnung** basiert auf einer vierstufigen Punktetabelle für Risiken und Chancen:
   - 1 – unwahrscheinlich, 2 – kann vorkommen, 3 – wird wahrscheinlich vorkommen, 4 – sehr wahrscheinlich vorkommen
3. **Fertigstellung der Gesamtbewertung der finanziellen Wesentlichkeit:**
   - Ergebnis der finanziellen Wesentlichkeitsbewertung = Größe der potenziellen finanziellen Auswirkungen x Wahrscheinlichkeit

Nach der finalen Verfeinerung wurden alle IROs nach ihrem Wert **eingestuft** (vom höchsten zum niedrigsten Wert, 16-0). **Alle IROs mit einer Punktzahl über 9** (einschließlich) wurden **in die Liste der wichtigen Themen aufgenommen**. Zusätzlich wurden IROs in den Bereichen 6-8 und 8-9 bewertet und die Arbeitsgruppe kam zu dem Schluss, dass die Wesentlichkeitsschwelle bei 9 bleibt.

Aus geschäftlicher Sicht wurden die folgenden Themen **als unwesentlich** bewertet:

- E3 Wasser- und Meeresressourcen,

- E4 Biologische Vielfalt und Ökosysteme,
- S3 Betroffene Gemeinschaften,
- S4 Verbraucher und Endnutzer.

Alle IROs, die Auswirkungen auf die Menschenrechte haben, wurden im Rahmen der qualitativen Bewertung der IROs **separat besprochen**, unabhängig von ihrer festgelegten Punktzahl. Aufgrund der Diskussion wurde beschlossen, die Liste der wichtigen Themen nicht zu ändern.

Bisher gibt es noch keine Integration des DMA-Verfahrens in den allgemeinen Risikomanagementprozess; dies ist jedoch für die Zukunft vorgesehen, und aus diesem Grund wurde eine Synchronisierung der Ratingskalen vorgenommen.

Die ermittelten Chancen wurden in die Strategie der ČD Cargo **übernommen**. Im Jahr 2024 legte die ČD Cargo **strategische Nachhaltigkeitsziele** bis zum Jahr 2030 fest. Die ČD Cargo führt eine jährliche Bewertung der Erfüllung ihrer strategischen Ziele durch und wird auf der Grundlage der Ergebnisse ihre strategische Ausrichtung neu bewerten. **Nachstehend finden Sie eine Liste von Chancen, die in strategische Ziele umgesetzt wurden:**

- Die Kundenpräferenzen treiben die Nachfrage nach energieeffizienten und emissionsarmen Dienstleistungen voran.
  - Die Chance wurde **in 3 Maßnahmen zur Umsetzung des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein"** wahrgenommen:
    - Beteiligung an der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch einen emissionsarmen Güterverkehr – hier hat die ČD Cargo eine Maßnahme gesetzt, um den Kunden das Potenzial zur Einsparung der CO_2e-Emissionen durch den Transport mit der Bahn anzubieten
    - Ausweitung des Angebots an kohlenstoffarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Markterfordernissen – dieser gesamte Bereich und seine Teilmaßnahmen beruhen auf der angegebenen Chance
    - Pro-Kunden-Ansatz – hier hat die ČD Cargo die Maßnahme gesetzt, um bereit zu sein, Transporte mit niedrigeren CO_2e-Emissionen anzubieten und durchzuführen
- Der Schienengüterverkehr gilt als kohlenstoffarme Alternative zum Landverkehr – mit potenziell höherer Nachfrage.
  - Diese Chance wurde **in 3 identischen Bereichen genutzt, um das strategische Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein"** umzusetzen.
  - Darüber hinaus spiegelte sie sich im Rahmen **des strategischen Ziels „Verringerung der CO_2-Emissionen" in allen Teilmaßnahmen** wider, da sie den Schienengüterverkehr als den emissionsfreundlichsten Verkehrsträger förderte.
- Der Schienengüterverkehrssektor wird unterstützt, um die Ziele des Pariser Abkommens und des EU-Weißbuchs zu erreichen.
  - Diese Chance wurde **in 1 Maßnahme zur Umsetzung des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein"** genutzt:

        - Mitwirkung an der Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr in den Aktionsplan zur aktiven Förderung und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs
- Modernisierungsfonds
    - Diese Chance wurde **in 2 Maßnahmen** genutzt, **um das strategische Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein" umzusetzen**:
        - Mitwirkung an der Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch einen emissionsarmen Güterverkehr – Aktivität zur Verbesserung der Effizienz und Qualität des Verkehrs durch Modernisierung der Schienenfahrzeugflotte, Abbau überflüssiger Kapazitäten und Optimierung der Betriebstechnik
        - Ausweitung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln im Anschluss an die Markterfordernisse – Überwachung des Angebots an neuen Verkehrstechnologien im Rahmen der Aktivität
    - Diese Chance wurde auch in den **2 Maßnahmen zur Umsetzung des strategischen Ziels „Verringerung der CO_2-Emissionen"** genutzt:
        - Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Traktionsenergie – Einbeziehung in die Aktivität zur Modernisierung der Lokomotivflotte, um eine Rückgewinnung zu ermöglichen
        - Reduzierung der Emissionen und der Menge an Schadstoffen, die beim Verbrauch von Traktionskraftstoffen in die Luft freigesetzt werden - in Aktivitäten:
            1. Beschaffung von Zweikraftlokomotiven (Dual-Mode-Lokomotiven) als Ersatz für die Leistung von Diesellokomotiven auf elektrifizierten Strecken sowie Maximierung der in elektrischer Traktion erbrachten Leistungen im Zuge der Streckenelektrifizierung.
            2. Modernisierung des Diesellokomotivparks
- Ein fairer Wettbewerb zwischen Schienen-, Land- und Luftverkehr wird nicht erreicht (aufgrund der höheren Kosten klimaneutraler Lösungen).
    - Diese Chance wurde in **1 Maßnahme zur Umsetzung des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein"** genutzt:
        - Mitwirkung an der Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr – in der Maßnahme, aktiv auf die Förderung und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs hinzuwirken

Verwendung von Eingabeparametern

Informationen zu den Eingabeparametern sind im obigen Unterkapitel „Verwendete Kriterien" enthalten. Die Verständigung wurde in folgender Form umgesetzt:

- Definition der zur ČD Cargo Gruppe gehörenden Subjekte, die bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichtes für den Berichtszeitraum in die Berichterstattung einbezogen werden sollen. Bei diesen Subjekten wurden die Geschäftsbereiche beschrieben,
- Beschreibung der wichtigsten Beziehungen und Partnerschaften, an denen die ČD Cargo beteiligt ist, einschließlich des Geschäftsbereichs und der Art der Beziehung,
- Beschreibung der Abhängigkeit der Subjekte von Schlüsselressourcen.

Anschließend wurde die endgültige Auswahl der Subjekte getroffen, die für die Einbeziehung in den DMA-Prozess innerhalb der ČD Cargo relevant sind. Verständnis der Wertschöpfungskette der ČD Cargo wurde in Form von:

- Identifizierung der Akteure und ihrer Rolle in der Wertschöpfungskette,
- Beschreibung der Wertschöpfungskette einschließlich Standort (vor- und nachgelagert), Geschäftsbeziehungen, ESRS-Sektoren, Geschäftsaktivitäten, Abhängigkeit von wichtigen Ressourcen und geografischen Standorten,
- Anschließend wurde die endgültige Auswahl der relevanten Subjekte in der Wertschöpfungskette getroffen.

Dies ist der zweite Berichtszeitraum, in dem ČD Cargo die erste Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit durchgeführt hat. Das Bewertungsverfahren blieb gegenüber der ersten Durchführung der DMA unverändert.

IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Verzeichnis der Anforderungen

Das Inhaltsverzeichnis wird mit der Liste der Datenpunkte zusammengeführt, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften gemäß Anhang B zu ESRS 1 ergeben.

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS 2 BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	61	
ESRS 2 BP-2	Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen	61	
ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	64	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II, Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS 2 GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	71	

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	73	
ESRS 2 GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	73	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS 2 GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	73	
ESRS 2 SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	74	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II, Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	81	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	85	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	95	
ESRS 2 IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	101	
ESRS 2 MDR-P	Strategien zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	109	
ESRS 2 MDR-A	Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	109	
ESRS 2 MDR-M	Kennzahlen mit Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	109	
ESRS 2 MDR-T	Nachverfolgung der Wirksamkeit von Strategien und Maßnahmen durch Zielvorgaben	110	
EU-Taxonomie	Taxonomie-Verordnung	112	
ESRS E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	122	Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	85	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	131	

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS E1-2	Strategien im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	133	
ESRS E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien	137	
ESRS E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	141	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	143	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	144	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E1-7	Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO_2-Gutschriften	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E1-8	Interne CO_2-Bepreisung	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E1-9	Erwartete finanzielle Auswirkungen wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Ausgelassen aufgrund der genehmigten „Schnelllösung“, die die Übergangsfrist für die Veröffentlichungsanforderungen (Anhang C ESRS 1) um 2 Jahre verlängert.	Delegierte Verordnung (EU) 2025/1416 der Kommission, Verordnung (EU) Nr. 575/2013, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	85	
ESRS E2-1	Strategien im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	148	
ESRS E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	152	
ESRS E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	154	

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	155	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	157	
ESRS E2-6	Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Ausgelassen aufgrund der genehmigten „Schnelllösung“, die die Übergangsfrist für die Veröffentlichungsanforderungen (Anhang C ESRS 1) um 2 Jahre verlängert.	Delegierte Verordnung (EU) 2025/1416 der Kommission
ESRS E3-1	Strategien im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E3-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E3-3	Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E3-4	Wasserverbrauch	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E3-5	Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E4-2	Strategien im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E4-5	Auswirkungsparameter im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E4-6	Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	85	
ESRS E5-1	Strategien im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	158	
ESRS E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	160	
ESRS E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	162	
ESRS E5-4	Ressourcenzuflüsse	162	
ESRS E5-5	Ressourcenabflüsse	164	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E5-6	Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ausgelassen aufgrund der genehmigten „Schnelllösung“, die die Übergangsfrist für die Veröffentlichungsanforderungen (Anhang C ESRS 1) um 2 Jahre verlängert.	Delegierte Verordnung (EU) 2025/1416 der Kommission
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	81	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	85	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	85	
ESRS S1-1	Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	168	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	172	

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS S1-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann	174	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	175	
ESRS S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	180	
ESRS S1-6	Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens	184	
ESRS S1-7	Merkmale der nicht angestellten Beschäftigten in der eigenen Belegschaft des Unternehmens	186	
ESRS S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	186	
ESRS S1-9	Diversitätsparameter	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S1-10	Angemessene Entlohnung	186	
ESRS S1-11	Sozialschutz	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S1-12	Menschen mit Behinderungen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S1-13	Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung	186	
ESRS S1-14	Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit	187	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S1-15	Parameter für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	110	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	187	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS S2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S2-1	Strategien im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S2-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S3-1	Strategien im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S3-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S4-1	Strategien im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S4-3	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	64	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	85	
ESRS G1-1	Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur	189	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	191	
ESRS G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	193	
ESRS G1-4	Vorfälle in Bezug auf Korruption oder Bestechung	195	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	196	

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS G1-6	Zahlungspraktiken	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	

Unwesentliche Auswirkungen der Gesellschaft

In E3, E4, E5 sowie in den Kapiteln S2, S3, S4 und G1 wurden keine wesentlichen negativen oder positiven Auswirkungen identifiziert.

Unwesentliche Risiken und Chancen der Gesellschaft

In den Kapiteln E2, E3, E4, S1, S2, S3 und S4 wurde kein wesentliches Risiko identifiziert. In den Kapiteln E2, E3, E4, E5, S1, S2, S3 und S4 wurde keine wesentliche Chance festgestellt.

Mindestanforderungen an die Veröffentlichung

MDR-P - Strategien zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

ČD Cargo verfügt über keine formell ausgearbeiteten Richtlinien gemäß den Anforderungen der ESRS-Standards. Unser Ansatz zur Nachhaltigkeit ist jedoch in unserer Strategie, unseren Zielen und den Maßnahmen zu deren Umsetzung verankert und steht in vollem Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften. Mindestangabepflicht – Konzepte für den Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten wurde bei der Erstellung der jeweiligen Konzepte berücksichtigt. Diese Anforderung spiegelt sich konkret in den folgenden Abschnitten wider: E1 – Klimawandel, E2 - Umweltverschmutzung, E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, S1 – Eigene Belegschaft.

MDR-A - Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Mindestangabepflicht Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte wurde bei der Erstellung der jeweiligen Konzepte berücksichtigt. Diese Anforderung spiegelt sich konkret in den folgenden Abschnitten wider: E1 – Klimawandel, E2 - Umweltverschmutzung, E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, S1 – Eigene Belegschaft.

MDR-M - Parameter in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Die Indikatoren wurden von keiner externen Stelle außer der Überprüfung durch den Abschlussprüfer validiert, sofern nicht ausdrücklich anders angegeben.

- Für das strategische Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein" hat das Unternehmen 2 Metriken für die folgenden Maßnahmen verwendet.

- Mitwirkung an der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch den emissionsarmen Güterverkehr
  - Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene in %.

- Die ČD Cargo berechnet diesen Indikator aus dem zuletzt verfügbaren Dokument, dem „Jahrbuch des Verkehrs in der Tschechischen Republik“, das auf der Webseite des Verkehrsministeriums veröffentlicht wird, d. h. aus den Daten für den vorangegangenen Zeitraum, die als Anteil der Verkehrsleistung der Eisenbahn an der gesamten Verkehrsleistung im Güterverkehr innerhalb der Tschechischen Republik veröffentlicht werden.
- Der Indikator wird weiter in keiner Weise validiert (nur durch den Prüfdienstleister), da die zugrundeliegenden Daten aus offiziellen Quellen stammen und die ČD Cargo lediglich eine einfache Umrechnung der absoluten Werte in einen Verhältnisindikator vornimmt.

- Kundenfreundlicher Ansatz
  - Marktanteil der ČD Cargo auf dem Primärmarkt.
  - Der oben genannte Indikator der ČD Cargo stammt aus den Statistiken des Eisenbahninfrastrukturbetreibers in der Tschechischen Republik - Správa Železnic, s.o. „Anteil der Beförderer an der Leistung des Netzes der Eisenbahnverwaltung nach Btkm (Bruttotonnenkilometer)“.

MDR-T - Nachverfolgung der Wirksamkeit von Strategien und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Mindestangabepflicht – Die Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben wurde bei der Erstellung der jeweiligen Konzepte berücksichtigt. Diese Anforderung spiegelt sich konkret in den folgenden Abschnitten wider: E1 – Klimawandel, S1 – Eigene Belegschaft.

UMWELT

EU-Taxonomie

Die Taxonomieverordnung ist **ein wichtiger Bestandteil des Aktionsplans** der Europäischen Kommission **zur Umlenkung der Kapitalströme in eine nachhaltigere Wirtschaft**. Sie stellt **einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Kohlenstoffneutralität bis 2050** dar und steht im Einklang mit den Klimazielen der EU und der Festlegung eines Klassifizierungssystems für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten.

Im Rahmen der Analyse der Aktivitäten der Gruppe ČD Cargo **sind unsere Aktivitäten mit den ersten beiden Umweltzielen verbunden**, d. h. **mit der Verringerung des Klimawandels und der Anpassung an den Klimawandel** gemäß Artikel 8 der Taxonomieverordnung und Artikel 10 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission. Die Gruppe hat von der Vereinfachung hinsichtlich des Inhalts und der Darstellung der Informationen gemäß der delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Kommission zur Änderung der delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 keinen Gebrauch gemacht und verfährt daher auch für das Jahr 2025 gemäß der ursprünglichen und weiterhin geltenden Verordnung 2021/2178.

Im Rahmen der vier verbleibenden Umweltziele: Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verringerung der Umweltverschmutzung, Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme **hat die ČD Cargo keine Aktivitäten identifiziert**, die als taxonomiefähig für ihre Umsetzung bewertet werden könnten.

Im Laufe der Jahre 2024 und 2025 ist es aufgrund der Analyse der technischen Screening-Kriterien gelungen, einen Teil der Aktivitäten der ČD Cargo als taxonomiekonform einzustufen. Es wurde keine neue Aktivität identifiziert, die zu einem oder mehreren der Umweltziele beitragen würde. Da beide ermittelten Tätigkeiten eng mit dem Schienengüterverkehr verbunden sind, wurde keine Aufschlüsselung vorgenommen.

Bewertung der Taxonomiefähigkeit

Eine taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit ist eine Wirtschaftstätigkeit, die **in den Delegierten Verordnungen der Kommission** zur Ergänzung der **Taxonomieverordnungen** (d. h. insbesondere in der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission) beschrieben ist, **unabhängig** davon, **ob** diese Wirtschaftstätigkeit einige oder alle der in den Delegierten Verordnungen der Kommission **festgelegten technischen Prüfkriterien erfüllt.**

Wir haben die relevanten **Wirtschaftstätigkeiten, die nach der Taxonomie taxonomiefähig sind, überprüft** und sie auf der Grundlage unserer Analyse der globalen Aktivitäten den folgenden Wirtschaftstätigkeiten gemäß den Anhängen I und II der Delegierten Taxonomie-Verordnung zum Klimawandel zugeordnet. **Unsere Aktivitäten können den Aktivitäten 6.2 und 6.14 zugeordnet werden.**

Die ČD Cargo Gruppe tut ihr Möglichstes, **um zum Ziel der Eindämmung des Klimawandels beizutragen**. Die ČD Cargo Gruppe hat daher beschlossen, die Aktivitäten 6.2 und 6.14 dem Ziel der

Eindämmung des Klimawandels zuzuordnen. Der Beitrag von Aktivitäten zur Anpassung an den Klimawandel wird als weniger bedeutend angesehen, und die Taxonomie ermöglicht auch keine Doppelzählung (d. h. die Zuordnung einer Aktivität zu mehr als einem Klimaziel).

Die Haupttätigkeit der ČD Cargo Gruppe ist die Güterbeförderung. Diese Kategorie umfasst alle Transportleistungen, die von unseren Unternehmen mit Schienenfahrzeugen auf der europäischen Eisenbahninfrastruktur erbracht werden und mit dem nationalen und internationalen Gütertransport zusammenhängen.

Im Rahmen der ausgewiesenen Aktivitäten werden konzerninterne Erträge, Kosten und Verkäufe eliminiert, um Doppelzählungen zu vermeiden. Die Berechnung der einzelnen KPIs basiert auf konsolidierten Werten für die ČD Cargo Gruppe.

Die folgenden Aktivitäten wurden als taxonomiefähig eingestuft. Andere Aktivitäten wurden als nicht taxonomiefähig für die Erreichung der Klimaziele der EU eingestuft.

Taxonomiefähige wirtschaftliche Tätigkeit (Nummer, Name)	Beschreibung	Eindämmung des Klima-wandels	Anpassung an den Klimawandel
6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Erwerb, Finanzierung, Leasing, Vermietung und Betrieb der Güterbeförderung auf Haupt-verkehrsnetzen und auf Nebenstrecken des Frachtverkehrs.	**Ja**	*Ja, aber es wird hier nicht ausge-wiesen, um Dop-pelzählungen zu vermeiden.*
6.14. Schienenverkehrsinfra-struktur	Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Bahnverkehrsstrecken und Untergrund-Bahnverkehrsstrecken, Brücken und Tunneln, Bahnhöfen, Terminals, Serviceeinrichtungen sowie Sicherheits- und Ver-kehrsmanagementsystemen, einschließlich Dienstleistungen von Architekten, Ingenieurdienstleistungen, Dienstleistungen für technisches Zeichnen, Gebäudeinspektion, Vermessungs- und Kartierungsleistungen usw. sowie Durchführung physikalischer, chemischer und sonstiger analytischer Tests aller Arten von Materialien und Produkten.	**Ja**	*Ja, aber es wird hier nicht ausge-wiesen, um Dop-pelzählungen zu vermeiden.*

Bewertung des Einklangs

Eine wirtschaftliche Tätigkeit **ist** mit der Taxonomie **vereinbar, wenn sie die technischen Screening-Kriterien erfüllt und:**

- **einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Umweltzielen leistet,**

- **keines der Umweltziele erheblich beeinträchtigt,**
- **in Übereinstimmung mit den Mindestschutzmaßnahmen durchgeführt wird.**

Technische Prüfkriterien für einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Klimazielen

6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur
Keine direkten CO_2-Emissionen am Auspuff (Zero Direct Emission)	Infrastruktur sind elektrifizierte Infrastrukturen und zugehörige fahrzeugseitige und streckenseitige Zugsteuerungs- und Signalgebungssysteme oder Infrastrukturen und Systeme mit einem Elektrifizierungsplan oder außerhalb des TEN-T-Netzes
Züge befördern keine fossilen Brennstoffe	Infrastruktur ist für den Umschlag von Gütern zwischen den Verkehrsträgern konzipiert, die Terminalinfrastruktur
	Infrastruktur ist so konzipiert, dass die Fahrgäste zwischen den Verkehrsträgern wechseln können
	die Infrastruktur ist nicht für den Transport von fossilen Brennstoffen bestimmt

Technische Prüfkriterien für Kriterien zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen (DNSH-Prinzip) für eines der Umweltziele

Klimaziel	6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur
Anpassung an den Klimawandel	Durchführung einer Klimarisikoanalyse	Durchführung einer Klimarisikoanalyse
Nachhaltige Nutzung und Schutz der Wasser- und Meeresressourcen	irrelevant	die Risiken im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserstress werden analysiert und die Auswirkungen auf die Gewässer werden gemäß den EU-Richtlinien bewertet
Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	Einführung der Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung entsprechend der Abfallhierarchie, insbesondere bei der Wartung	mindestens 70 % der nicht gefährlichen Bau- und Abbruchmaterialien sind für die Wiederverwendung, das Recycling und die weitere Verwertung gemäß der Abfallhierarchie geeignet
Verhütung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung	Motoren für den Antrieb von Eisenbahnlokomotiven (RLL) und Motoren für den Antrieb von Triebwagen (RLR) erfüllen die in Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 festgelegten Emissionsgrenzwerte	die negativen Auswirkungen der Infrastrukturnutzung auf die Bevölkerung (Lärm, Erschütterungen usw.) werden durch geeignete Maßnahmen eliminiert und zugleich werden Maßnahmen zur Verringerung von Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen beim Bau und bei der Instandhaltung der Infrastruktur getroffen, was jedoch in der Verantwortung des Verwalters der Infrastruktur liegt
Schutz und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme	irrelevant	Bewertung der Umweltauswirkungen in Übereinstimmung mit den geltenden EU-Richtlinien und Maßnahmen zur Erhaltung der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme

Durchführung der Aktivitäten unter Einhaltung der Mindestschutzmaßnahmen

In Übereinstimmung mit der Taxonomie-Verordnung bewertet ČD Cargo die Einhaltung der Mindestschutzmaßnahmen. **ČD Cargo führt** alle ihre **Aktivitäten im Einklang mit international**

anerkannten Rahmenwerken im Bereich der Menschenrechte und Arbeitsstandards durch, insbesondere den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen **und den Allgemeinen Grundsätzen der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte** (UNGPs), und **hält sich an die Internationale Charta der Menschenrechte und Grundfreiheiten** (ILO).

ČD Cargo hält sich an alle geltenden Rechtsvorschriften im Bereich der Menschenrechte, was sowohl in der Rahmenpolitik für das Personalmanagement der ČD-Gruppe als auch in den internen Richtlinien von ČD Cargo, die im Kapitel S1 beschrieben sind, verankert ist.

Ein Bestandteil des Systems der Mindestschutzmaßnahmen sind auch Regeln für einen fairen Wettbewerb, eine gerechte Besteuerung sowie die Verhinderung von Bestechung und Korruption. Die entsprechenden internen Standards und Leitlinien stehen im Einklang mit den oben genannten Gesetzen und Verordnungen. Der Prozess der angemessenen Sorgfalt in diesen Bereichen stützt sich auch auf die Unternehmenskultur und den Ethikkodex der ČD Cargo. Mögliche negative Auswirkungen werden durch interne Maßnahmen und ein System von internen und externen Kontrollen sowie durch regelmäßige Schulungen der betroffenen Arbeitnehmer minimiert. Gleichzeitig werden Meldemechanismen für den Fall von Verstößen gegen diese Regeln eingerichtet. Im Falle von Zwischenfällen würden Korrekturmaßnahmen ergriffen, um negative Auswirkungen abzumildern und sie in Zukunft zu vermeiden.

Auf der Grundlage dieser Grundsätze und Mechanismen lässt sich feststellen, dass die wirtschaftlichen Aktivitäten von ČD Cargo gemäß der EU-Taxonomie im Einklang mit den Mindestschutzmaßnahmen und unter Achtung der Menschenrechte ausgeübt werden.

Bewertung der technischen Prüfkriterien für einen wesentlichen Beitrag

Infolge der technischen Prüfkriterien wurden **Erträge und Leistungen im Zusammenhang mit der Beförderung von Kohle und Brennstoffen** auf der Grundlage von Daten der ČD Cargo IS nach der jeweiligen NHM der Sendung (Harmonisierte Nomenklatur der Güter) **sowie Leistungen, die in der Dieseltraktion** auf der Grundlage des Anteils der in Diesellokomotiven realisierten Fracht- oder Beförderungsleistung aus den Daten der ČD Cargo IS **realisiert wurden**, von den Tätigkeiten zur Einhaltung der Vorschriften **ausgeschlossen**.

Bewertung der technischen Prüfkriterien zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen (DNSH-Prinzip)

Die **Analyse der physischen Klimarisiken hat keine wesentlichen Risiken** für die Immobilien der ČD Cargo in der Tschechischen Republik **ergeben**. Im Rahmen der Analyse der Klimarisiken für die Eisenbahninfrastruktur, die nicht im Besitz von ČD Cargo, sondern des Infrastrukturbetreibers ist (Einzelheiten siehe E1-1 Übergangsplan für den Klimaschutz), haben wir uns bislang auf eine interne Analyse der jeweiligen Be- und Entladestellen gestützt, und auch hier wurde kein wesentliches Risiko festgestellt. **Im Rahmen der Analyse der physikalischen Klimarisiken in Österreich und Deutschland wurde 1 wesentliches Risiko festgestellt – das Hochwasserrisiko für die Infrastruktur.** ČD Cargo verfügt über begrenzte Möglichkeiten im Bereich der

Minderungsmaßnahmen, da das Unternehmen weder Eigentümer noch Verwalter der Eisenbahninfrastruktur in Österreich und Deutschland ist. Es ist daher direkt von den Maßnahmen abhängig, die von den Infrastrukturbetreibern in beiden Ländern ergriffen werden, wo Minderungsmaßnahmen analysiert und umgesetzt werden. Bei allen analysierten Ländern kann daher vorausgesetzt werden, dass im Falle einer Beeinträchtigung der Infrastruktur jede eventuelle Einschränkung vorübergehender Natur wäre und/oder angesichts der Dichte des Netzes durch eine alternative Route umgangen werden könnte.

Das System der Hierarchie der Abfallwirtschaft in der ČD Cargo ist eingerichtet und der Aufwand für die Renovierung und Weiterverwendung des Materials bei der Instandhaltung der Anlagen ist maximiert, siehe Kapitel E5.

Durch die Modernisierung ihres Lokomotivparks reduziert die ČD Cargo **die Luftverschmutzung,** da die **Motoren** dieser **neuen oder modernisierten Lokomotiven** bereits die geltenden **EU-Emissionsgrenzwerte erfüllen müssen. Lokomotiven, die** diese Grenzwerte **nicht einhalten, wurde**n bereits unter dem Kriterium der direkten CO_2-Emissionen von Null **ausgeschlossen.**

Die übrigen Prüfkriterien beziehen sich auf den Bau der Eisenbahninfrastruktur, der nicht von der ČD Cargo realisiert wird und deren Verwalter sie nicht ist, daher sind sie irrelevant. Die Aktivitäten der ČD Cargo haben keine negativen Auswirkungen auf die Wasserqualität, die biologische Vielfalt oder die Bevölkerung beim Bau, der Modernisierung und der Instandsetzung der Infrastruktur

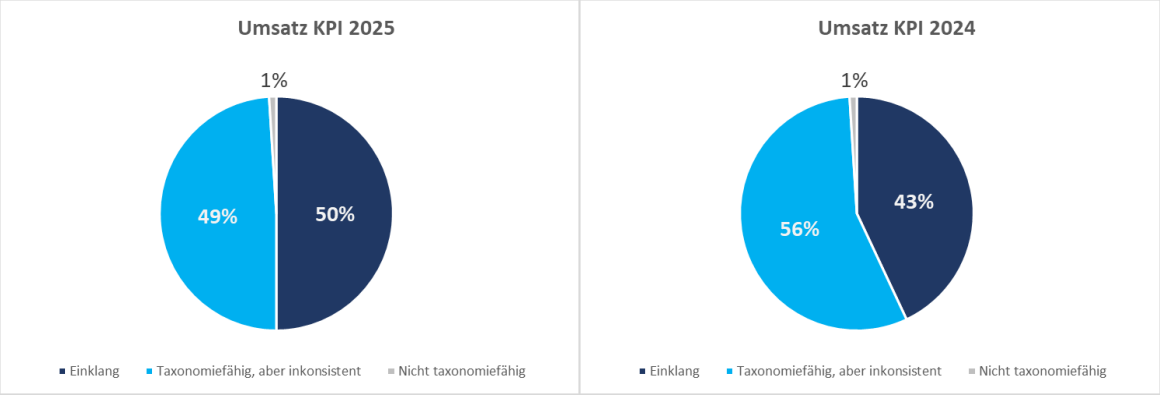
KPI UMSATZ

Der Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten an unserem Gesamtumsatz wurde **als Anteil des Nettoumsatzes berechnet**, der mit taxonomiefähigen Wirtschaftszweigen verbunden ist, **dividiert durch den Nettoumsatz** (Nenner) für 2025. Die Gruppe ČD Cargo führt in ihren internen IT-Systemen detaillierte Aufzeichnungen über die Zuordnung der einzelnen Erträge zur Aktivität 6.2, so dass die Verwendung von Verteilungsschlüsseln nicht notwendig ist.

Der Anteil des Umsatzes im Einklang wird dann **um die Erträge** aus der Beförderung **fossiler Brennstoffe und** um die Erträge **bereinigt,** die in der **Dieseltraktion oder außerhalb der analysierten Standorte in der Tschechischen Republik, Österreich und Deutschland** erzielt werden oder deren räumlicher Geltungsbereich nicht definiert werden kann (z. B. Vermietung von Güterwagen und Lokomotiven).

Der konsolidierte Nettoumsatz kann mit unserem Konzernabschluss abgestimmt werden, siehe die konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung (Zeile Erträge).

Haushaltsjahr N	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						Kriterien des DNSH-Prinzips („verursacht keinen erheblichen Schaden")								
Wirtschaftliche Aktivitäten (1)	Code (a) (2)	Turnover (3)	Anteil Umsatz, Jahr N (4)	Eindämmung des Klimawandels (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Verschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Eindämmung des Klimawandels (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Verschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutzmaßnahmen (17)	Anteil Umsatz, Jahr N-1	Kategorie befähigende Tätigkeit (19)	Kategorie der vorübergehend n Aktivität (20)
		Mio. CZK	%	A	A	N	N	N	N	A/N	A/N	N	A/N	A/N	N	A/N	%	U	P
A. FÜR DIE TAXONOMIE IN FRAGE KOMMENDE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Umweltverträgliche Aktivitäten (gemäß der Taxonomie)																			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	7 858	50%	100%	0					A	A	N	A	A	N	A	43%		
Umsatz in der Höhe der ökologisch nachhaltigen Aktivität (gemäß der Taxonomie) (A.1)		**7 858**	**50%**	**100%**	0												43%		
Davon ermöglichend		0	0	0	0	0	0	0	0								0		
Davon übergangsweise		0	0	0	0	0	0	0	0								0		
A.2 Aktivitäten, die für die Taxonomie in Frage kommen, aber nicht ökologisch nachhaltig sind (keine Tätigkeiten im Sinne der Taxonomie)																			
				Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ										
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	7 621	49%	Z	Z												56%		
Umsatz in Höhe von Aktivitäten, die für die Taxonomie geeignet, aber ökologisch nicht nachhaltig sind (nicht Tätigkeiten gemäß der Taxonomie) (A.2)		**7 621**	**49%**	**100%**	**0**												**56%**		
A. Umsatz der für die Taxonomie in Frage kommenden Tätigkeiten (A.1+A.2)		**15 479**	**99%**	**100%**	**0**												**99%**		
B. NICHT FÜR DIE TAXONOMIE IN FRAGE KOMMENDE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz von Tätigkeiten, die nach der Taxonomie nicht förderfähig sind (B)		139	1%														**1%**		
Gesamt (A + B)		**15 618**	**100%**														**100%**		



Kontextbezogene Informationen

in Mio. CZK	2025		2024	
	Einklang	Taxonomiefähigkeit	Einklang	Taxonomiefähigkeit
Umsatzerlöse aus dem Güterverkehr	7 858	6 544	6 745	7 209
Sonstige Umsatzerlöse aus Güterverkehr	0	642	0	924
Sonstige Umsatzerlöse aus Haupttätigkeit	0	164	0	165
Erträge aus Vermietung	0	271	0	353
Gesamtumsatz	**7 858**	**7 621**	**6 745**	**8 652**

Im Einklang mit der EU-Taxonomie **sind** nur **die Umsatzerlöse aus der Beförderung** von Gütern **in den analysierten Standorten in der Tschechischen Republik, Österreich und Deutschland in elektrischer Traktion** mit der EU-Taxonomie vereinbar, **nicht aber die Beförderung fossiler Brennstoffe. Der Rest** der Beförderungsumsatzerlöse wird für Taxonomiezwecke **als taxonomiefähig angesehen**, ähnlich wie die meisten Nebenleistungen zur Beförderung, zu denen in erster Linie der

Grenzbetrieb, der Betrieb von Anschlussgleisen und Erträge aus der Vermietung von Überkapazitäten oder der Bereitstellung von Personal für den Betrieb anderer Eisenbahnunternehmen gehören.

Im Jahresvergleich gelang es den deutschen und österreichischen Niederlassungen aufgrund der Analyse der Klimarisiken auf den wichtigsten Transportrouten, einen Teil des Umsatzes von ČD Cargo in Einklang mit der EU-Taxonomie zu bringen.

KPI OPEX

Der **KPI** für die Betriebsausgaben ist **definiert als** die **taxonomiefähigen Betriebsausgaben** (Zähler) **geteilt durch** unsere gesamten **Betriebsausgaben** (Nenner).

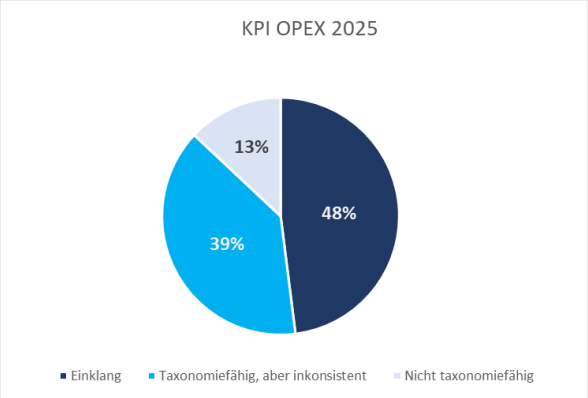
Die Gesamtbetriebskosten umfassen direkte, **nicht aktivierte Kosten** für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Vermietungen, Instandhaltung und Reparaturen sowie alle anderen direkten Kosten, die mit der täglichen Instandhaltung der Vermögenswerte in Form von Grundstücken, Gebäuden und Ausrüstung durch das Unternehmen oder einen Auftragnehmer, an den Tätigkeiten ausgelagert werden, verbunden sind und die notwendig sind, um den kontinuierlichen und effizienten Betrieb dieser Vermögenswerte zu gewährleisten. Darin enthalten ist im Wesentlichen der gemäß IFRS 16 ermittelte Betrag für nicht aktivierte Leasingverhältnisse, der die Kosten für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse sowie die externen und internen Wartungs- und Instandhaltungskosten der langfristigen materiellen Wirtschaftsgüter umfasst.

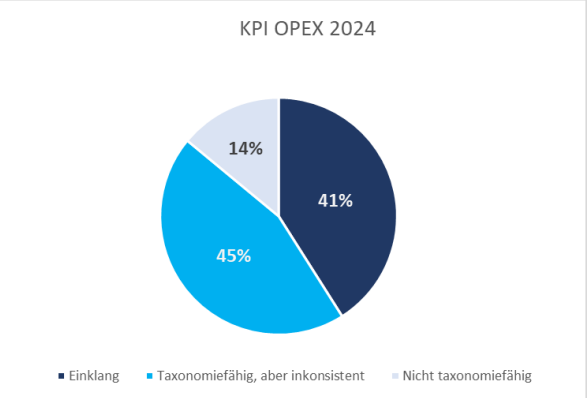
Nach der Taxonomie **gehören zu den Betriebskosten nicht die Kosten, die mit dem täglichen Betrieb des Sachanlagevermögens und dem Schienengüterverkehr selbst zusammenhängen,** d. h. Energie- und Kraftstoffverbrauch, Kosten für das Betriebspersonal oder Gemeinkosten.

Im Rahmen der Zuweisungen haben wir die Arbeitnehmer der Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge nach ihren jeweiligen Kostenstellen identifiziert, die für die tägliche Instandhaltung von Vermögenswerten sorgen, die von der ČD Cargo Gruppe zur Ausübung von wirtschaftlichen Tätigkeiten genutzt werden, die taxonomiefähig sind. Die sonstigen betrieblichen Personalkosten gehören nicht zu den Betriebskosten im Sinne der Taxonomie. Andere Posten, die nach der Taxonomie zu den Betriebsausgaben gehören, konnten direkt definiert werden.

Im Rahmen der taxonomiekonformen OPEX wurde aus den taxonomiefähigen Ausgaben der Anteil der Leistungen eliminiert, der im Rahmen der Beförderung fossiler Brennstoffe oder in unabhängiger Traktion erbracht wird.

Haushaltsjahr N		Jahr		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						Kriterien des DNSH-Prinzips („verursacht keinen erheblichen Schaden")								
Wirtschaftliche Aktivitäten (1)	Code (a) (2)	Betriebskosten (3)	Anteil an den Betriebskosten, Jahr N (4)	Eindämmung des Klimawandels (5)	Klimawandel Anpassung (6)	Wasser (7)	Verschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Eindämmung des Klimawandels (11)	Klimawandel Anpassung (12)	Wasser (13)	Verschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutzmaßnahmen (17)	Anteil an den Betriebskosten, Jahr N-1	Kategorie befähigende Tätigkeit (19)	Kategorie der vorübergehenden Aktivität (20)
Text		Mio. CZK	%	A	A	N	N	N	N	A/N	A/N	N	A/N	A/N	N	A/N	%	U	P
A. FÜR DIE TAXONOMIE IN FRAGE KOMMENDE TÄTIGKEITEN																			
A.I Umweltverträgliche Aktivitäten (gemäß der Taxonomie)																			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	868	48%	100%	0					A	A	N	A	A	N	A	41%		
Betriebskosten der im Bereich der Umwelt nachhaltigen Aktivität (gemäß der Taxonomie) (A.I)		**868**	**48%**	**100%**	0												**41%**		
Davon ermöglichend		0	0	0	0	0	0	0	0								0		
Davon übergangsweise		0	0	0	0	0	0	0	0								0		
A.2 Aktivitäten, die für die Taxonomie in Frage kommen, aber nicht ökologisch nachhaltig sind (keine Tätigkeiten im Sinne der Taxonomie)																			
				Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ										
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	716	39%	100%	0												45%		
Betriebskosten, die für die Taxonomie in Frage kommen, aber keine ökologisch nachhaltigen Aktivitäten (nicht im Einklang mit der Taxonomie (A.2)		**716**	**39%**	**100%**	**0**												**45%**		
A. Betriebskosten der für die Taxonomie in Frage kommenden Tätigkeiten (A.1+A.2)		**1 584**	**87%**	**100%**	**0**												**86%**		
B. NICHT FÜR DIE TAXONOMIE IN FRAGE KOMMENDE TÄTIGKEITEN																			
OpEx-Taxonomie – nicht taxonomiefähige Aktivitäten (B)		**240**	**13%**														**14%**		
Vollständig		**1 824**	**100%**														**100%**		





Kontextbezogene Informationen

in Mio. CZK	2025		2024	
	Einklang	Taxonomiefähigkeit	Einklang	Taxonomiefähigkeit
kurzfristige Leasings	240	181	81	295
externe Reparatur und Wartung von Sachanlagen	148	180	140	157
interne Reparaturen von Sachanlagen	481	354	515	350
insgesamt OPEX	**868**	**716**	**736**	**802**

In Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie **sind** nur **die Leistungen aus dem Gütertransport in den analysierten Standorten in der Tschechischen Republik, Österreich und Deutschland in elektrischer Traktion einbezogen**, **ohne den Transport fossiler Brennstoffe und die** damit **verbundenen kurzfristigen Mieten und Kosten für externe und interne Reparaturen von Sachanlagen.** Die übrigen damit verbundenen Betriebskosten sind nach der Taxonomie taxonomiefähig.

Im Jahresvergleich gelang es den deutschen und österreichischen Niederlassungen durch die Analyse der Klimarisiken auf den wichtigsten Transportrouten, einen Teil von OPEX von ČD Cargo in Einklang mit der EU-Taxonomie zu bringen.

KPI CAPEX

Der KPI für Kapitalausgaben ist **als taxonomiefähige Kapitalausgaben** (Zähler) **geteilt durch** unsere **gesamten Kapitalausgaben** (Nenner) **definiert**.

Die Gesamtkapitalausgaben umfassen die Zugänge an Anlagegütern und Nutzungsrechten während des Haushaltsjahres vor Abschreibung, Amortisierung und etwaiger Neubewertung. Sie umfassen den Erwerb von Sachanlagen (IAS 16), immateriellen Anlagegütern (IAS 38) und Nutzungsrechten (IFRS 16). Es sind ebenfalls die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen enthalten.

Der Zähler besteht aus den folgenden **Kategorien von Kapitalausgaben**, die nach der Taxonomie taxonomiefähig sind:

- Investitionen im Zusammenhang mit Vermögenswerten oder Prozessen, die mit unter die Taxonomie fallenden Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind („Kategorie a"), wobei die Investitionen hauptsächlich in folgende Bereiche fließen:
  - Güterwagen und Lokomotiven, einschließlich ihrer Modernisierung und Instandhaltung, sowie Investitionen in Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge (SOKV) oder Betriebs- und Geschäftsinformationssysteme.
- Wir erfassen keine Kapitalausgaben, die Teil von Investitionsplänen sind, um taxonomiefähige Wirtschaftszweige auf taxonomiekonforme Wirtschaftszweige umzustellen oder um taxonomiefähige Wirtschaftszweige zu erweitern.
- Kapitalausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Erzeugnissen aus Wirtschaftstätigkeiten, die nach der Taxonomie taxonomiefähig sind, sowie Einzelmaßnahmen, die es ermöglichen, bestimmte Zieltätigkeiten kohlenstoffarm zu machen oder zu einer Verringerung der Treibhausgase zu führen („Kategorie c"). Zu dieser Kategorie gehören in erster Linie:
  - Implementierung des Europäischen Zugsicherungssystems (ETCS) auf Lokomotiven,

Investitionsausgaben sind ebenfalls taxonomiefähig, wenn die erworbene Leistung der Beschreibung der betreffenden Wirtschaftstätigkeit entspricht.

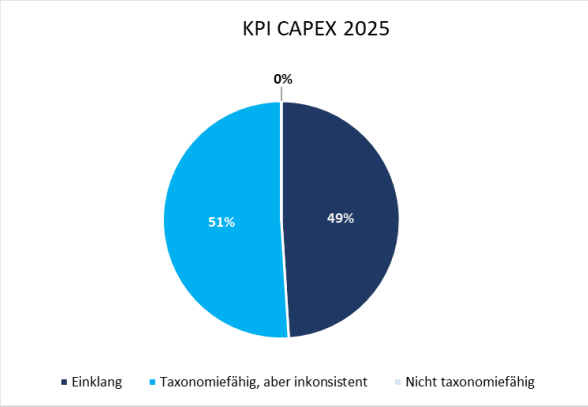
Als taxonomiekonforme CAPEX gelten dann die CAPEX, bereinigt um den Anteil der Verkehrsleistungen, der beim Transport von fossilen Brennstoffen, in unabhängiger Traktion oder im Ausland erbracht wird.

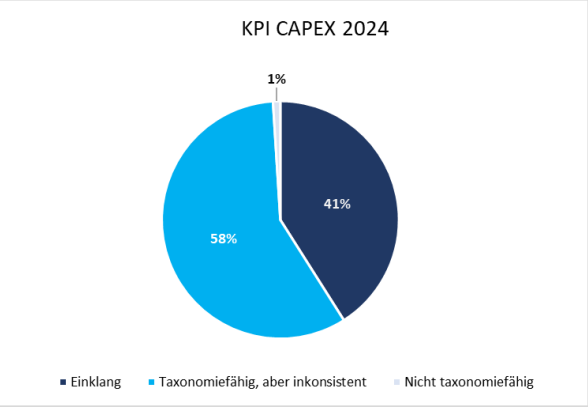
Die Werte der Gesamt-CAPEX lassen sich mit den Anschaffungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie dem Erwerb von Nutzungsrechten in unserem Anhang zum konsolidierten Jahresabschluss in Einklang bringen, bereinigt um die Verrechnung von in den Vorjahren geleisteten Anzahlungen.

Im Einklang mit der EU-Taxonomie **sind** nur **Transportleistungen von Gütern in den analysierten Standorten in der Tschechischen Republik, Österreich und Deutschland mit elektrischem Antrieb** berücksichtigt, und zwar **ohne Transport fossiler Brennstoffe sowie die damit verbundenen Investitionen** in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, einschließlich Leasingverträge, die

die Parameter von IFRS 16 erfüllen. **Der Rest der CAPEX** im Zusammenhang mit Schienengüterverkehr oder Signalanlagen **für den Schienenverkehr** ist nach der Taxonomie **taxonomiefähig**. Der CAPEX-Plan für Taxonomiezwecke ist in der ČD Cargo nicht implementiert.

Haushaltsjahr N	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						Kriterien des DNSH-Prinzips („verursacht keinen erheblichen Schaden")									
Wirtschaftliche Aktivitäten (1)	**Code (a) (2)**	**Kapitalausgaben (3)**	**Anteil an den Kapitalausgaben, Jahr N (4)**	**Eindämmung des Klimawandels (5)**	**Klimawandel Anpassung (6)**	**Wasser (7)**	**Verschmutzung (8)**	**Kreislaufwirtschaft (9)**	**Biologische Vielfalt (10)**	**Eindämmung des Klimawandels (11)**	**Klimawandel Anpassung (12)**	**Wasser (13)**	**Verschmutzung (14)**	**Kreislaufwirtschaft (15**	**Biologische Vielfalt (16)**	**Minimale Schutzmaßnahmen (17)**	**Anteil an den Kapitalausgaben, Jahr N (4)**	**Kategorie befähigende Tätigkeit (19)**	**Kategorie der vorübergehenden Aktivität (20)**
Text		Mio. CZK	%	A	A	N	N	N	N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	A/N	%	U	P
A. FÜR DIE TAXONOMIE IN FRAGE KOMMENDE TÄTIGKEITEN																			
A.I Umweltverträgliche Aktivitäten (gemäß der Taxonomie)																			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	1 149	42%	100%	0					A	A	N	A	A	N	A	38%		
Schienenverkehrsinfrastruktur	6.14	180	7%	100%	0					A	A	A	A	A	A	A	3%	U	
Investitionskosten für Umweltschutz und nachhaltige Aktivitäten (Im Einklang mit der Taxonomie (A.1)		**1 330**	**49%**	**100%**	**0**												**41%**		
Davon ermöglichend		180	14%	100%	0	0	0	0	0	A	A	A	A	A	A	A	**8%**	U	
Davon übergangsweise			0	0	0	0	0	0	0								0		
A.2 Aktivitäten, die für die Taxonomie in Frage kommen, aber nicht ökologisch nachhaltig sind (keine Tätigkeiten im Sinne der Taxonomie)																			
				Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ	Z/NZ										
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	1 389	51%	Z	Z												54%		
Schienenverkehrsinfrastruktur	6.14	4	0%	z	z												4%		
Investitionsausgaben, die zwar für die Taxonomie in Frage kommen, aber keine ökologisch haltbare Aktivitäten sind (nicht Tätigkeiten gemäß der Taxonomie) (A.2)		**1 393**	**51%**	**100%**	**0**												**58%**		
A. Kapitalausgaben in der Höhe von Für die Taxonomie in Frage kommende Aktivitäten (A.1+A.2)		**2 722**	**100%**	**100%**	**0**												**99%**		
B. NICHT FÜR DIE TAXONOMIE IN FRAGE KOMMENDE TÄTIGKEITEN																			
Kapitalausgaben in der Höhe von Aktivitäten, die für die Taxonomie (B) nicht in Frage kommen		**10**	**0%**														**1%**		
Gesamt (A + B)		**2 732**	**100%**														**100%**		





Kontextbezogene Informationen

in Mio. CZK	2025		2024	
	Einklang	Taxonomiefähigkeit	Einklang	Taxonomiefähigkeit
Sachanlagen	915	1 059	1 666	2 629
Immaterielle Vermögenswerte	29	22	39	34
IFRS 16	385	312	330	233
CAPEX insgesamt	**1 330**	**1 393**	**2 035**	**2 897**

Im Jahresvergleich gelang es den deutschen und österreichischen Niederlassungen durch die Analyse der Klimarisiken auf den wichtigsten Transportrouten, einen Teil von CAPEX von ČD Cargo in Einklang mit der EU-Taxonomie zu bringen.

ESRS E1 – Klimawandel

Allgemeine Informationen

Informationen zur Integration nachhaltigkeitsbezogener Leistungen in Anreizsysteme finden sich in ESRS-2 Verwaltung und Unternehmensführung, Unterthema GOV-3.

Strategien

E1-1 Übergangsplan für den Klimaschutz

Die ČD Cargo verfügt noch nicht über einen definierten Übergangsplan zur Eindämmung des Klimawandels, hat aber mit der Ausarbeitung eines solchen Plans begonnen, in der Erwartung, dass dieser **Plan nach der Verabschiedung der unternehmensinternen Dekarbonisierungsstrategie und der nationalen Gesetzgebung, die die Verkehrspolitik des Staates regelt** (Unterstützung eines emissionsarmen Güterverkehrs), **angenommen und im Nachhaltigkeitsbericht 2026** (im Jahr 2027) **veröffentlicht wird.**

ESRS 2 SBM-3

Informationen über wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell finden Sie in ESRS-2 Allgemeine Informationen, Unterpunkt SBM-3.

Klimarisiken

Die Gesellschaft ČD Cargo führte eine Analyse der physischen Risiken und der Übergangsrisiken in 2 aufeinanderfolgenden Phasen durch. In der ersten Phase, im Jahr 2024, fand eine Risikoanalyse statt, die sich auf das Gebiet der Tschechischen Republik konzentrierte. Im folgenden Jahr wurde sie auf zwei Nachbarländer – Deutschland und Österreich – ausgeweitet, in denen die Muttergesellschaft von ČD Cargo durch ihre Niederlassungen vertreten ist.

Physische Risiken

Im Rahmen der Analyse der Klimarisiken **haben wir die Exposition der Vermögenswerte der Gesellschaft gegenüber allen 28 im ESRS E1 vorgeschriebenen Risiken geprüft.**

Tschechische Republik

Im Laufe des Jahres 2025 gab es keine Änderungen hinsichtlich der Klimaszenarien, der Eingabedaten oder der Methodik zur Bewertung physischer Klimarisiken. Gleichzeitig gab es keine solchen Änderungen in der Struktur oder der Lage der Vermögenswerte, die einen wesentlichen Einfluss auf die Exposition von ČD Cargo gegenüber physischen Klimarisiken hätten haben können. Aus diesen Gründen erfolgte im Rahmen der Analyse der physischen Klimarisiken für den Berichtszeitraum lediglich eine Neuberechnung der finanziellen Auswirkungen bei potenziell bedrohlichen Gefahren.

Die Anfälligkeitsanalyse zeigte **bei der Tschechischen Republik**, dass Sturm- und Überschwemmungsgefahren als potenziell bedrohende Gefahren auftraten. Auf der Grundlage der

nachfolgenden Berechnungen kam die ČD Cargo zu dem Schluss, dass **keines der physikalischen Klimarisiken ein wesentliches Risiko darstellt**.

Deutschland und Österreich

An ausgewählten Standorten **in Deutschland und Österreich wurden** die folgenden **sechs Risiken als potenziell bedrohlich identifiziert:**

Sturmrisiko,

- Erdrutschrisiko,
- Hitzewellenrisiko,
- Risiko des Meeresspiegelanstiegs,
- Kältewellenrisiko,
- Hochwasserrisiko.

Auf Grundlage von Berechnungen kam ČD Cargo zu dem Schluss, dass **lediglich das Hochwasserrisiko ein erhebliches Risiko für die Gesellschaft darstellt.** Weil die **Gesellschaft** ČD Cargo **weder Eigentümer noch Betreiber der Infrastruktur** in Deutschland oder Österreich **ist, sind die Möglichkeiten des Unternehmens hinsichtlich von Risikominderungsmaßnahmen begrenzt**. **Die Gesellschaft ist** somit **direkt von den Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber** in diesen Ländern **abhängig**.

Übergangsrisiken

Bei der Anfälligkeitsanalyse wurden **zwei wesentliche Übergangsrisiken ermittelt**. Es handelt sich um das Risiko „**Erfolgreiche Investitionen in neue Technologien**" und **„Veränderung des Kundenverhaltens“**. Es **wurden keine weiteren wesentlichen Risiken** im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft **festgestellt.**

Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells gegenüber dem Klimawandel

Die Resilienzanalyse wurde im Rahmen der Projekte „ESG-Klimarisiken für die Gesellschaft ČD Cargo, a.s.“ im Zeitraum von Mai bis Dezember 2024 sowie im Anschluss daran im Projekt „Erweiterung der Klimarisikoanalyse für die Gesellschaft ČD Cargo, a. s., um weitere Gebiete: Bundesrepublik Deutschland, Republik Österreich“ durchgeführt, das im 4. Quartal des Jahres 2025 realisiert wurde.

Physische Risiken

Im Rahmen einer Szenarioanalyse **hat ČD Cargo alle physikalischen Klimarisiken** (mit Ausnahme eines speziellen Ansatzes für Hochwasser) auf dem Gebiet der Tschechischen Republik, Deutschlands und Österreichs **umfassend getestet.** Darüber hinaus deckte die ČD Cargo alle eigenen Immobilien und andere für ihre Tätigkeit auf dem Gebiet der Tschechischen Republik wichtige Immobilien ab. Insbesondere **deckt die Klimarisikoanalyse nicht** direkt die **Eisenbahninfrastruktur in der Tschechischen Republik** ab, die sich nicht im Besitz der Gesellschaft befindet. Die Analyse der Schieneninfrastruktur wurde Ende 2025 von deren Eigentümer, der Eisenbahnverwaltung, erstellt, und

ihre Ergebnisse wurden der ČD-Gruppe Anfang 2026 zur Verfügung gestellt. Aus diesem Grund konnten ihre Ergebnisse auch in der Klimarisikoanalyse für diesen Bericht nicht berücksichtigt werden. Die Ergebnisse dieser Analyse werden im Jahr 2026 eingehend untersucht (einschließlich der Notwendigkeit, die unterschiedlichen methodischen Ansätze aufeinander abzustimmen).

Übergangsrisiken

Die Resilienzanalyse erfolgte in Form einer Analyse der Einstellung **des Geschäftsmodells** der Gesellschaft unter Verwendung von eventuellen Berechnungen und anderen Materialien, die von der Unternehmensleitung zur Verfügung gestellt wurden. **Alle im ESRS E1 genannten Risiken wurden berücksichtigt**, und die Diskussion konzentrierte sich auch auf andere potenzielle Risiken im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft. Es wurden keine Vermögenswerte oder Aktivitäten identifiziert, die mit dem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft unvereinbar sind und die ČD Cargo aus Sicht eines Transportunternehmens beeinflussen könnte. Im Rahmen der Resilienzanalyse hat die ČD Cargo die Resilienz des Geschäftsmodells im Zusammenhang mit spezifischen Übergangsereignissen und damit verbundenen Risiken kritisch betrachtet. Die Gesellschaft bewertete die Widerstandsfähigkeit des Geschäftsmodells und die Bedeutung des Risikos im Zusammenhang mit der potenziellen Schwere des Risikos, seinem Ausmaß und seiner Wahrscheinlichkeit. Bei der Analyse wurde kein einziges der in den Rechtsvorschriften (ESRS E1) vorgesehenen Übergangsrisiken ausgeschlossen, und alle Risiken wurden ermittelt und berücksichtigt.

Methodisches Vorgehen bei der Resilienzanalyse

Die Finanzberichte basieren nicht auf Voraussetzungen im Zusammenhang mit Klimaszenarien.

Physische Risiken

Die ČD Cargo nutzte das IPCC SSP5-8.5-Szenario mit hohen Emissionen, **um** klimabezogene **Risiken zu identifizieren**, die eine Gefahr für die Gesellschaft darstellen, und um die Exposition und Anfälligkeit der Gesellschaft gegenüber diesen Risiken zu bewerten. **Die Projektionen der Klimamodelle,** die im jüngsten IPCC-Sachstandsbericht (AR6) für das SSP5-8.5-Szenario verwendet wurden, **dienten dazu, zu ermitteln, welche Gefahren erhebliche Auswirkungen** auf einzelne Standorte der Gesellschaft in der Tschechischen Republik und auf die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland und Österreich **haben werden.** SSPs beschreiben eine kohärente und in sich konsistente sozioökonomische Zukunft, die auf Triebkräften wie Bevölkerung, Wirtschaftswachstum und technischem Fortschritt beruht. Das SSP5-8.5-Szenario konzentriert sich auf die fortgesetzte Entwicklung fossiler Brennstoffe, wobei die Welt auf wettbewerbsfähige Märkte, Innovation und technologische Fortschritte setzt, um eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen (Riahi et al., 2017). Die Treibhausgasemissionen in SSP5-8.5 sind die höchsten von allen SSP und führen nach der besten Schätzung des IPCC zu einer globalen Erwärmung von 4,4 °C bis zum Ende des Jahrhunderts. In diesem Szenario werden keine weiteren klimapolitischen Konzepte angenommen.

Die Zeithorizonte für die Analyse der physischen Risiken und der Übergangsrisiken wurden wie folgt festgelegt:

- kurzfristiger Zeithorizont – bis 2030,
- mittelfristiger Zeithorizont – bis 2040,
- langfristiger Zeithorizont – bis 2050.

Diese Wahl der Zeithorizonte bringt die Notwendigkeit, physische Risiken über längere Zeiträume zu untersuchen, um die Auswirkungen des Klimawandels zu erfassen, mit der Praxis in Einklang, kürzere, vorhersehbare Zeiträume für die strategische Planung und die Kapitalallokationspläne zu verwenden. Die Bewertung der physischen Klimarisiken bis 2030 zeigt die aktuellen und unmittelbaren Risiken für die ČD Cargo. Die zunehmenden Risiken aufgrund des Klimawandels werden zugleich in der Klimarisikobewertung bis 2050 berücksichtigt.

Übergangsrisiken

Das Ziel der Resilienzanalyse ist die Bewertung der Widerstandsfähigkeit der Geschäftsmodelle der ČD Cargo gegenüber einzelnen vorausgesetzten Risiken. Zur Festlegung der Ausgangsbedingungen wurde das NGFS-**Szenario NET 0 2050 gewählt**, da dieses Szenario die fortschrittlichste Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Netto-Null-Emissionen bis zum Jahr 2050 vorsieht **und** daher **die größten Übergangsrisiken zu erwarten sind.** Für jedes der im ESRS E1 vorgeschlagenen Risiken wurde unter Anwendung des genannten Szenarios ein Modell erstellt. **Das Szenario ermöglicht die Anwendung mehrerer Modelle. Für die Modellierung** wurden **die Modelle GCAM 6.0 NGFS und REMIND-MAgPIE 3.3-4.8 ausgewählt**.

Risiken, gegen die das Geschäftsmodell nicht ausreichend widerstandsfähig ist, können ein wesentliches Risiko darstellen. Die Resilienzanalyse wurde entwickelt, um solche Risiken im Kontext der verwendeten Szenarien zu identifizieren, und die Ergebnisse dieser Analyse werden in den nächsten Schritt, d. h. die Berechnung der potenziellen Auswirkungen der identifizierten Risiken, übertragen. Risiken, gegen die das Geschäftsmodell des Unternehmens hinreichend widerstandsfähig ist, können keine wesentlichen Risiken darstellen und werden nicht weiter in Form von Auswirkungsberechnungen analysiert. **Die folgenden Risiken wurden von der Szenarioanalyse ausgeschlossen:**

- Verstärkte Emissionsberichterstattungspflichten,
- Mandate und Regulierung in Bezug auf bestehende Produkte und Dienstleistungen,
- Mandate und Regulierung in Bezug auf bestehende Produktionsverfahren,
- Gefahr von Rechtsstreitigkeiten,
- Ersetzung bestehender Produkte und Dienstleistungen durch emissionsärmere Optionen,
- Kosten des Übergangs zu emissionsärmeren Technologien
- Unsicherheit in Bezug auf Marktsignale,
- Gestiegene Rohstoffkosten,
- Veränderungen der Verbraucherpräferenzen,
- Stigmatisierung des Sektors,
- Zunehmende Besorgnis der Interessenträger,

- Negative Rückmeldung der Interessenträger,

Die Gesellschaft ist anfällig für Veränderungen der Stahlpreise und hat sich bemüht, die Stahlpreise nach bestimmten **Zeithorizonten zu modellieren. Solche Modelle sind derzeit nicht verfügbar, weshalb das Risiko eines Anstiegs der Rohstoffpreise keine Analyse der Stahlpreise umfasst.**

Ein weiteres bedeutendes Risiko für die Zukunft aus Sicht der Nachhaltigkeit **könnten die steigenden Energiepreise** infolge der Veränderung des Energiemixes und des Drucks zur Verringerung der Treibhausgasproduktion **sein.** Dieses Risiko gilt jedoch für das gesamte Segment des Schienengüterverkehrs, **und im Falle eines Anstiegs der Energiepreise wird es notwendig sein, diesen Anstieg mit Bezug auf die geringen Margen** im Schienenverkehr **an die Kunden weiterzugeben**. Im Rahmen der jährlichen Bewertung dieses Risikos **rechnet ČD Cargo nicht mit einem so starken Anstieg der Energiepreise wie im vorangegangenen Berichtszeitraum**, was sich in Zukunft positiv auf eventuelle Preiserhöhungen für unsere Kunden auswirken könnte.

Ergebnisse der Resilienzanalyse, einschließlich der Ergebnisse der Szenarioanalyse

Andere physische Klimarisiken als Hochwasser

Die Analyse der mit dem physischen Klima verbundenen Risiken wird für jeden der relevanten Standorte der Gesellschaft durchgeführt, wobei **die wichtigsten Inputs** für die Analyse **im Falle der Tschechischen Republik die für jedes Cluster spezifischen geografischen Koordinaten und Informationen über die** in den Clustern ausgeübten **wirtschaftlichen Aktivitäten sind.**

Was Deutschland und Österreich betrifft, so wurde im ersten Teil die Exposition der Geschäftsaktivitäten des Unternehmens gegenüber verschiedenen Gefahren auf der Grundlage ihrer Standorte bewertet (angesichts der Größe des Gebiets wurde eine Analyse von 15 repräsentativen Standorten in Deutschland und Österreich gewählt). Die georäumlichen Koordinaten (NUTS-3-Ebene) der repräsentativen Standorte wurden verwendet, um standortspezifische Klimaprognosen zu erstellen oder die Entfernungen zu Gebieten zu berechnen, die von bestimmten Risiken betroffen sind. **Im zweiten Teil wurde die Anfälligkeit der Geschäftstätigkeiten des Unternehmens gegenüber einzelnen Gefahren bewertet.** Zu diesem Zweck wurde untersucht, ob das Eintreten einer Gefahr die Ausübung der Geschäftstätigkeit negativ und erheblich beeinträchtigen würde. **Ein physisches Risiko wurde identifiziert, wenn die Geschäftstätigkeit aufgrund ihres Standorts einer bestimmten Gefahr ausgesetzt ist und gleichzeitig die Geschäftstätigkeit des Unternehmens gegenüber dieser Gefahr anfällig ist.**

Die wichtigste Einschränkung der Szenarioanalyse ist, dass die derzeitige Generation von Klimamodellen nicht in der Lage ist, alle 28 Gefahren zu simulieren. Für einige Gefahren stützt sich die Analyse daher eher auf historische Daten als auf Klimaprojektionen.

Hochwasser

Für die Hochwasserrisikoanalyse wurden Hochwasserkarten verwendet, die jeder EU-Mitgliedstaat regelmäßig veröffentlichen muss. Ein Schwachpunkt dieser Modelle ist, dass die Realität von den

Schätzungen abweichen kann, da diese Modelle eine Vielzahl von Variablen berücksichtigen (z. B. Regenpersistenz, Wasseraufnahmekapazität des Bodens, Regenintensität usw.). Für die Zukunft plant die ČD Cargo, die Analyse mit zusätzlichen Inputs anzureichern, z. B. auf der Grundlage historischer Erfahrungen, um eine höhere Genauigkeit der Analyse zu erreichen.

Tschechische Republik

Die Risiken von Stürmen und Hochwasser wurden auf der Grundlage einer Verwundbarkeitsanalyse **als potenziell bedeutend** für die ČD Cargo **bewertet. Im Rahmen der durchgeführten Bewertungen** der Risikoexposition **kommen wir** jedoch **zu dem Schluss, dass die Risiken für das Unternehmen unerheblich sind.**

Österreich und Deutschland

Von den 15 analysierten repräsentativen Standorten wurde nur bei 1 kein Risiko festgestellt. **Für die übrigen 14 wurden die Risiken von Unwettern, Hochwasser, Erdrutschen, Hitzewellen, Meeresspiegelanstieg und Kältewellen als potenziell erheblich identifiziert.**

Aus den durchgeführten Berechnungen der finanziellen Auswirkungen der Risiken, für die eine Anfälligkeit festgestellt wurde, **ergab sich lediglich das Hochwasserrisiko als erheblich**. Die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland und Österreich stufen das Hochwasserrisiko als erheblich ein und arbeiten aktiv an der Einführung von Maßnahmen zur Risikominderung. ČD Cargo verfügt über begrenzte Möglichkeiten im Bereich der Risikominderungsmaßnahmen, da das Unternehmen weder Eigentümer noch Verwalter der Eisenbahninfrastruktur in Österreich und Deutschland ist. Es ist daher direkt von den Aktivitäten abhängig, die die Infrastrukturbetreiber in beiden Ländern ergreifen. Das Unternehmen ändert daher seine Strategie nicht und erwartet keine Hindernisse beim Zugang zu Finanzmitteln.

Die Ergebnisse der physikalischen Risikoanalyse für alle Gebiete und untersuchten Risiken sind **in der nachstehenden Tabelle übersichtlich dargestellt:**

Klassifizierung von Klimagefahren (Quelle: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2021/2139 DER KOMMISSION)								
	Bezogen auf die Temperatur	**Anfälligkeit**	**Bezogen auf Wind**	**Anfälligkeit**	**Bezogen auf Wasser**	**Risiko**	**Im Zusammenhang mit Feststoffen**	**Anfälligkeit**
Chronisch	Temperaturänderung (Luft, Süßwasser, Meerwasser)	NEIN	Änderung der Windverhältnisse	NEIN	Änderung des Niederschlagsmusters und -arten (Regen, Hagel, Schnee/Eis)	NEIN	Küstenerosion	NEIN
	Hitzestress	NEIN			Variabilität von Niederschlägen oder der Hydrologie	NEIN	Bodendegradation	NEIN
	Temperaturvariabilität	NEIN			Versauerung der Ozeane	NEIN	Bodenerosion	NEIN

Klassifizierung von Klimagefahren (Quelle: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2021/2139 DER KOMMISSION)								
	Bezogen auf die Tempera-tur	**Anfälligkeit**	**Bezogen auf Wind**	**Anfälligkeit**	**Bezogen auf Wasser**	**Risiko**	**Im Zusammen-hang mit Fest-stoffen**	**Anfälligkeit**
	Abtauen von Permafrost	NEIN			Salzwasserin-trusion	NEIN	Solifluktion	NEIN
					Anstieg des Meeresspiegels	NEIN		
					Wasserknapp-heit	NEIN		
Akut	Hitzewelle	NEIN	Zyklon, Hurrikan, Taifun	NEIN	Dürre	NEIN	Lawine	NEIN
	Kälte-welle/Frost	NEIN	Sturm (ein-schließlich Schnee-, Staub- und Sand-stürme)	NEIN	Starke Nieder-schläge (Regen, Hagel, Schnee/Eis)	NEIN	Erdrutsch	NEIN
	Wald- und Flächenbrände	NEIN	Tornado	NEIN	Hochwasser (Küsten-, Fluss-hochwasser, pluviales Hoch-wasser, Grund-hochwasser)	JA	Bodenabsen-kung	NEIN
					Überlaufen von Gletscherseen	NEIN		

Übergangsrisiken

Die Resilienzanalyse der ČD Cargo **hat in Übereinstimmung mit dem Klimaszenario Net Zero bis 2050 alle Übergangsrisiken aus ESRS E1 AR 12 bewertet.** Diese Analyse, bei der das Geschäftsmodell des Unternehmens untersucht wurde, konzentrierte sich auf den kurzfristigen (2025-2030), mittelfristigen (2030-2040) und langfristigen (2040-2050) Horizont. Zur Schätzung der Investitionen wurden Schätzungen des Managements herangezogen, die trotz aller Bemühungen um Genauigkeit nicht unbedingt der Realität entsprechen.

Im Rahmen der Resilienzanalyse des Geschäftsmodells **wurden drei potenziell bedeutende Risiken identifiziert, für die anschließend die potenziellen finanziellen Auswirkungen berechnet wurden:** Anstieg der Preise für Treibhausgasemissionen, Erfolgreiche Investitionen in neue Technologien, Verändertes Kundenverhalten.

Was das erste Risiko betrifft, so **erkennt das Unternehmen die wachsende Notwendigkeit, sich auf den Übergang zu einem kohlenstoffarmen Verkehr vorzubereiten.** In diesem Bereich befindet sich die Gesellschaft in einer vorteilhaften Position, da **der Schienengüterverkehr als nachhaltige Form**

des Güterverkehrs angesehen wird und die Gesellschaft somit von der ETS2 ausgenommen ist, was ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr, ihrem Hauptkonkurrenten, erhöhen kann. Dieser Trend ist eher mittel- und langfristig zu erwarten. **Mittelfristig ist kein großer Anstieg der Kraftstoffpreise zu erwarten**, der jedoch von der allgemeinen geopolitischen Lage in der Welt beeinflusst werden kann. Generell **ist der Anstieg der Kraftstoffpreise** derzeit **eher ein Vorteil für die ČD Cargo**, da sie im Gegensatz zu ihren direkten Konkurrenten in Form von Lkw-Transporten den Großteil ihrer Tätigkeiten in elektrischer Traktion ausführt. Angesichts des laufenden Green Deal sind jedoch keine so bedeutenden finanziellen Auswirkungen zu erwarten. Die oben genannte Ausnahme gilt jedoch nicht für die Bereiche Gebäude und Firmenflotte. Aus diesem Grund wurde eine Quantifizierung der potenziellen finanziellen Auswirkungen vorgenommen. **Die Berechnung hat bestätigt, dass das Risiko in keinem Zeithorizont wesentlich ist.**

Bei den verbleibenden 2 potenziellen Risiken wurde **die Signifikanz durch die Berechnung bestätigt. Die Gesellschaft ČD Cargo weist somit folgende wesentliche Übergangsrisiken auf:**

- Erfolgreiche Investitionen in neue Technologien,
- Änderung des Verbraucherverhaltens.

Was die mit Investitionen verbundenen Risiken betrifft, steht ČD Cargo vor mehreren bedeutenden I**nvestitionsherausforderungen, die für die Erfüllung künftiger regulatorischer Anforderungen und die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit** auf dem Markt **unerlässlich sind:**

- Einführung des ETCS-Systems – es besteht das Risiko, dass sich dessen Ausbau in der Praxis ausschließlich auf die Hauptstrecken beschränkt, was dazu führen könnte, dass ein Teil der Lokomotiven über den tatsächlichen Bedarf hinaus umgerüstet wird. Dieses Risiko besteht zwar weiterhin, nimmt jedoch allmählich ab – der Ausbau der Streckenabschnitte mit ausschließlichem ETCS-Betrieb schreitet stabil im Einklang mit dem rechtlichen Rahmen voran, das System ist funktionsfähig und stellt für einen größeren Teil des Lokomotivenparks einen Wettbewerbsvorteil dar. Im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum wird diese Investition derzeit nicht als risikobehaftet angesehen.
- Umstellung auf Wechselstrom – die schrittweise U**mstellung des Streckenstromversorgungssystems in der Tschechischen Republik auf Wechselspannung kann künftig erhebliche Investitionen in Lokomotiven erfordern**, die den Betrieb auf diesen Streckenabschnitten ermöglichen. **Das Risiko wird durch die Abhängigkeit von Investitionen Dritter** (Správa železnic) **beeinflusst.** ČD Cargo, a. s., hat bereits mit der Umrüstung der Fahrzeuge begonnen.
    - Die Investitionen betreffen ausschließlich den kurzfristigen Zeithorizont.
    - ČD Cargo kann hinsichtlich des genannten Risikos keine Maßnahmen zur Risikominderung ergreifen, da der Erfolg der Investition vom Fortschritt der Umrüstung der Streckenabschnitte durch die Správa železnic abhängt.
    - Eine Bewertung des Erfolgs der Investition wird frühestens mittelfristig möglich sein, da kurzfristig nur wenige Streckenabschnitte umgerüstet werden (der aktuelle Plan sieht den Abschluss der Umrüstung durch die Správa železnic bis Ende 2040 vor).

- Diese **Maßnahmen werden im Rahmen der Flottenerneuerungsstrategie durchgeführt und sind notwendig**, um die sich entwickelnden Emissionsstandards zu erfüllen und in einem zunehmend regulierten Markt wettbewerbsfähig zu bleiben. Kurzfristig geht es daher darum, die erfolgreiche Einführung und Erprobung dieser Technologien sicherzustellen.

Was das Risiko einer Veränderung des Kundenverhaltens im Zusammenhang mit dem Übergang der Weltwirtschaft zu emissionsarmen Technologien und Produktionsverfahren **betrifft**, so stellt ČD Cargo eine Veränderung bei der Nachfrage nach Transportleistungen für einzelne Güter fest.

Zu den am stärksten negativ betroffenen Gütern gehören:

- Kohle und andere fossile Brennstoffe,
- Stahl und andere metallurgische Güter,
- Petrochemische Güter.

Diesen Trends steht jedoch ein positiver Anstieg der transportierten Güter in folgenden Bereichen gegenüber:

- Abfälle (insbesondere dank des derzeit vom Ministerium für Industrie und Handel (MPO) ausgearbeiteten Konzepts),
- Biomasse und weitere Rohstoffe für die Erzeugung grüner Energie.

Einige Branchen sind an sich sehr schwer einzuschätzen – im Automobilbereich gehen wir beispielsweise von einer mehr oder weniger stabilen Situation aus. Auch die Zunahme der Transportmengen im kombinierten Verkehr wird dazu beitragen, die negativen Auswirkungen auszugleichen.

Die aktuelle Entwicklung zeigt jedoch, dass der Rückgang im Transportwesen – insbesondere im Bereich Kohle – deutlich schneller voranschreiten wird als die Ausschöpfung des Potenzials bei anderen Gütern.

Die Gesellschaft ČD Cargo ist in der Lage, auf die identifizierten Übergangstrends zu reagieren, indem sie ihre strategische Planung anpasst, ihr Geschäftsmodell überarbeitet und ihr Rohstoffportfolio schrittweise in Richtung der Segmente mit erwartetem Wachstum diversifiziert. Im Zusammenhang mit dem Vorstehenden **hat ČD Cargo eine Reihe von Maßnahmen zur Risikominderung eingeführt, die auf den Rückgang der Transportvolumina im Zusammenhang mit strukturellen Veränderungen in der Wirtschaft reagieren. Die Maßnahmen zur Risikominderung lassen sich in folgende Bereiche unterteilen:**

- <u>Transformation des Geschäftsmodells und Umgestaltung der Transportstruktur</u>
  - Diversifizierung des Transportportfolios hin zu Wachstumssegmenten (Biomasse, Agrarrohstoffe…).
  - Aufbau von Kooperationen mit Energie- und Industrieunternehmen, die auf erneuerbare Energien umsteigen und neue Logistiklösungen benötigen.
- <u>Kapazitätsoptimierung und Verschlankung des Unternehmens</u>
  - Abbau und Wertminderung von überschüssigem Vermögen – schrittweise Ausmusterung ungenutzter Lokomotiven und Gebäude.

- Abbau von Überkapazitäten im Beschäftigungsbereich, begleitet von einer Änderung der Netzbedienung und einer allgemeinen Effizienzsteigerung der Tätigkeiten.
- Modernisierung des Fuhrparks mit Schwerpunkt auf vielseitig einsetzbaren Fahrzeugtypen, die für verschiedene Güter eingesetzt werden können.

- Anpassung der strategischen und finanziellen Planung
  - Überarbeitung der Geschäftspläne und Investitionsvorhaben unter Berücksichtigung der Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt.

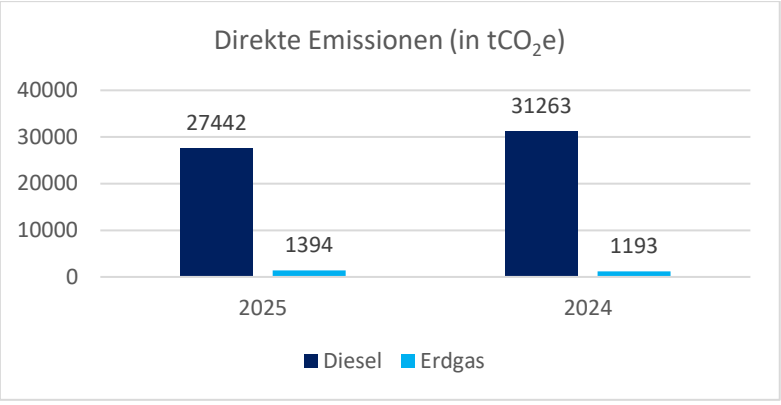
Die Ergebnisse der Analyse der Übergangsrisiken sind wiederum in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Beispiele für klimabezogene Übergangsereignisse (Beispiele auf der Grundlage der TCFD-Klassifizierung):							
Politik und Recht	**Anfälligkeit**	**Technologie**	**Anfälligkeit**	**Markt**	**Risiko**	**Ansehen**	**Anfälligkeit**
Höhere Bepreisung von Treibhausgasemissionen	NEIN	Ersetzung bestehender Produkte und Dienstleistungen durch emissionsärmere Optionen	NEIN	Änderung des Verbraucherverhaltens	JA	Veränderungen der Verbraucherpräferenzen	NEIN
Verstärkte Emissionsberichterstattungspflichten	NEIN	Erfolgreiche Investitionen in neue Technologien	JA	Unsicherheit in Bezug auf Marktsignale	NEIN	Stigmatisierung des Sektors	NEIN
Mandate und Regulierung in Bezug auf bestehende Produkte und Dienstleistungen	NEIN	Kosten des Übergangs zu emissionsärmeren Technologien	NEIN	Gestiegene Rohstoffkosten	NEIN	Zunehmende Besorgnis der Interessenträger	NEIN
Mandate und Regulierung in Bezug auf bestehende Produktionsverfahren	NEIN					Negative Rückmeldung der Interessenträger	NEIN
Gefahr von Rechtsstreitigkeiten	NEIN						

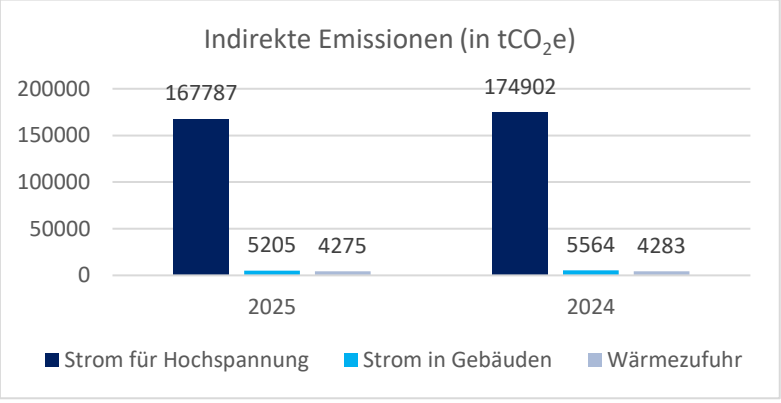
Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1 Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Der Schienengüterverkehr ist von Natur aus **ein energieeffizienter und damit umweltfreundlicher Verkehrsträger.** Im Rahmen des ESRS E1-6 **berichtet die ČD Cargo ihren Emissionsfußabdruck gemäß dem GHG-Protokoll** (Scope 1, 2, 3). **Im Rahmen der Geschäftstätigkeit** der ČD Cargo Gruppe **ist die bedeutendste Quelle direkter Emissionen der Verbrauch von Diesel in Schienenfahrzeugen**, der mit 27 442 tCO_2e zu den gesamten Kohlendioxidäquivalent-Emissionen beitrug (Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 3 800 Tonnen CO_2e). Der zweitwichtigste Posten ist der Verbrauch von Erdgas für die Gebäudeheizung. Im Jahr 2025 belief sich dies auf 6 936 MWh, was in Emissionswerten 1 394 tCO_2e entspricht (Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 200 Tonnen CO_2e).

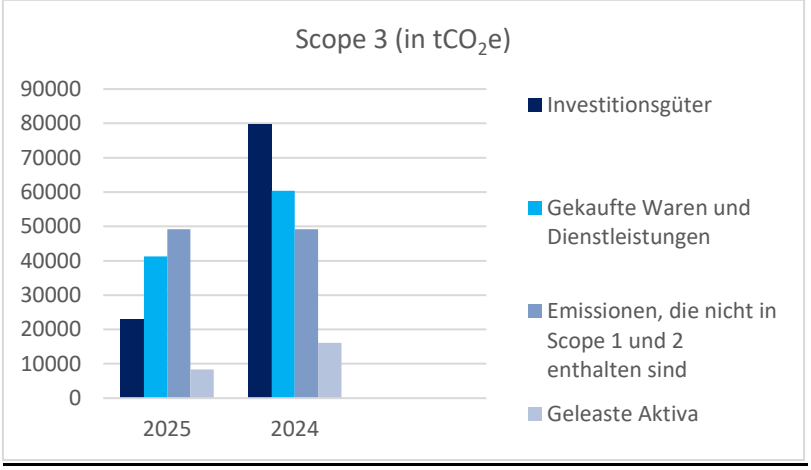


Bei den indirekten Emissionen ist die **wichtigste Quelle der Stromverbrauch für Triebfahrzeuge**, der nach der marktbasierten Methode 167 787 tCO_2e beträgt (Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 7 Tsd. tCO_2e). Ein weiterer wichtiger Scope-2-Posten ist der Stromverbrauch in Gebäuden, der nach der marktbasierten Methode mit 5 205 tCO_2e beitrug (Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 300 tCO_2e). Der drittwichtigste Posten in Scope 2 sind die Emissionen aus Fernwärme, die sich im Jahr 2025 auf 4 275 tCO_2e belaufen (ein fast identischer Wert wie im Jahr 2024).



Im Falle von Scope 3 wurden die wichtigsten Kategorien im Vergleich zu 2024 angepasst. Die wichtigste Kategorie ist nun Scope 3.3 (Emissionen aus Brennstoffen und Energie, die nicht in Scope 1 und 2 enthalten sind), die im Jahr 2024 an dritter Stelle stand. Im Jahr 2025 betrug ihr Anteil an den Gesamtemissionen nach der marktbasierten Methode 49 231 tCO_2 (ein Wert, der fast identisch mit dem des Jahres 2024 ist). **Der zweitwichtigste** Posten in der ČD Cargo Gruppe **war die Kategorie Scope 3.1 Eingekaufte Waren und Dienstleistungen**, die 41 265 tCO_2e zu den Gesamtemissionen nach der marktbasierten Methode beitrug. Der Rückgang bei Scope 3.1 gegenüber dem Vorjahr beträgt etwa 19 000 tCO_2e und ist überwiegend auf gesunkene Emissionsfaktoren zurückzuführen. Dies verdeutlicht die Volatilität dieser Berechnungsmethode, bei der die Unsicherheitsrate bis zu 80 % beträgt (siehe Absatz BP-2). **Die drittwichtigste Kategorie war die Kategorie 3.2 Investitionsgüter**, die nach der marktbasierten Methode 22 902 tCO_2e zu den Gesamtemissionen beitrug. Im Jahr 2024 war dies die bedeutendste Kategorie und verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr den stärksten Rückgang: 57 Tsd. tCO_2e. Der Rückgang der Gesamtemissionen ist auf einen Rückgang der Investitionen um etwa 40 % im Vergleich zum Vorjahr sowie – ebenso wie bei Scope 3.1 – auf eine Reduzierung der Emissionsfaktoren im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Die Angaben zur Volatilität in der

Kategorie Eingekaufte Waren und Dienstleistungen gelten gleichermaßen auch für Scope 3.2. Die viertwichtigste Kategorie im Rahmen von Scope 3 ist die Kategorie Downstream-Leasingvermögen, die im Berichtszeitraum 8 332 tCO_2e erreichte (ein Rückgang um fast die Hälfte gegenüber dem Jahr 2024).



Trotz der oben erwähnten Umweltfreundlichkeit des Schienengüterverkehrs **unternimmt die ČD Cargo Schritte zur Reduzierung der Emissionen mit dem Ziel, den Klimawandel abzuschwächen**. Im Rahmen der Nachhaltigkeitszielsetzung wurde **ein strategisches Ziel „Verringerung der CO_2-Emissionen"** festgelegt, in dem Maßnahmen zur Umsetzung des strategischen Ziels definiert wurden, um es bis 2030 zu erreichen. **Es handelt sich um diese Maßnahmen:**

- Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Bahnstrom,
- Reduzierung der Emissionen und der Menge an Schadstoffen, die beim Verbrauch von Traktionskraftstoffen in die Luft freigesetzt werden,
- Verringerung der Emissionen aus dem Energieverbrauch von Gebäuden,
- Verringerung der Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Pkw- und Nutzfahrzeugflotte,
- Optimierung der Emissionen in Scope 3.

Für einzelne **Maßnahmen wurden KPI-Indikatoren definiert**, **für die im Rahmen der Dekarbonisierungsstrategie Zielwerte** für 2030 **festgelegt werden sollen**. Nach den aktuellen Informationen erwartet die ČD Cargo Gruppe, dass die Emissionen aus der Geschäftstätigkeit der Gruppe nicht zunehmen werden. Im Gegenteil, sie sollten im Einklang mit der Nachhaltigkeitsstrategie reduziert werden.

Die physischen Risiken und die Übergangsrisiken im Rahmen der eigenen betrieblichen Aktivitäten werden in Abschnitt E1 – Ergebnisse der Resilienzanalyse, einschließlich der Ergebnisse der Szenarioanalyse, ausführlicher beschrieben.

E1-2 Strategien im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

- Verpflichtungen und Gesetzgebung – Der Ansatz von ČD Cargo berücksichtigt in vollem Umfang die Anforderungen der tschechischen Gesetzgebung und zielt durch einzelne

Maßnahmen darauf ab, die strategischen Nachhaltigkeitsziele von ČD Cargo zu erreichen. Diese Ziele stehen zudem im Einklang mit der Gesamtstrategie des Unternehmens, für deren Umsetzung der Vorstand verantwortlich ist. Dieser Ansatz gilt für die gesamte ČD Cargo-Gruppe:

  - für die Muttergesellschaft einschließlich ihrer Niederlassungen gilt er vorbehaltlos,
  - die Tochtergesellschaften erfüllen immer mindestens das gesetzliche Minimum[3].

- Die quantitativen Daten beziehen sich auf die gesamte ČD Cargo-Gruppe.

Im November 2024 verabschiedete die ČD Cargo strategische Ziele für die Nachhaltigkeit bis 2030 – **eines der strategischen Ziele lautet: „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein"**. Die Informationen und Maßnahmen für das strategische Ziel werden in ESRS 2 beschrieben, wobei detailliertere Informationen in Abschnitt E1 zu finden sind. Im Rahmen dieser Zielsetzung **unternimmt die ČD Cargo** bedeutende **Schritte zur Entwicklung ihres Angebotes an emissionsarmen Beförderungen und flexiblen Lösungen** für die Kunden der ČD Cargo (z. B. in Form von intermodalen Beförderungen) **und zur Entwicklung des Marktanteils der ČD Cargo im In- und Ausland**. **Ein weiteres strategisches Ziel ist die „Verringerung der CO_2-Emissionen", die darauf abzielt, die CO_2-Emissionen der wichtigsten Segmente des Energieverbrauchs der ČD Cargo** durch eine Reihe von Maßnahmen **zu verringern**. Zielvorgaben können erst festgelegt werden, wenn die Dekarbonisierungsstrategie des Unternehmens feststeht. Daher ist ein wesentlicher Teil von E1 der Bericht über den CO_2-Fußabdruck der ČD Cargo Gruppe in Übereinstimmung mit den ESRS-Standards. Schließlich sind auch wesentliche IROs aus dem Bereich E, die keine Überschneidung mit den ESRS-Standards aufweisen, Bestandteil der Richtlinie.

Der Vorstand trägt die letztendliche Verantwortung für die Erfüllung der Verpflichtungen im Rahmen des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ und seiner Teilmaßnahmen, über deren Erfüllung fortlaufend berichtet wird. Bei den Verpflichtungen im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO_2-Emissionen“ werden zwar auch die Verantwortlichen genannt, aber da es keine Zielvorgaben gibt (weil es keine Dekarbonisierungsstrategie gibt), ist es irrelevant, die Verantwortung durchzusetzen. Dies ist erst möglich, wenn die Zielwerte festgelegt werden.

Die Gesellschaft ČD Cargo trägt durch ihre Haupttätigkeit, den Schienengüterverkehr, zur Eindämmung des Klimawandels und zur Anpassung an dessen Folgen bei. Die folgenden Maßnahmen werden es uns ermöglichen, unseren positiven Beitrag aufrechtzuerhalten bzw. auszubauen.

Traktionsenergie

Der Schienenverkehr ist von Natur aus ein energieeffizienter und damit umweltfreundlicher Verkehrsträger (vor allem, wenn er elektrisch betrieben wird). **Die ČD Cargo erbringt mehr als 90 % ihrer Leistung in dieser Traktion. Problematisch ist die Einstellung** der allgemeinen **Bedingungen auf dem Verkehrsmarkt, die nicht zur Erfüllung** der erklärten Strategie der **Leistungsverlagerung von der Straße auf die Schiene führen**, sondern seit vielen Jahren das Gegenteil bewirken. Auch unter

[3] Die ČD Cargo beabsichtigt, in den kommenden Jahren alle diesbezüglichen Maßnahmen bei ihren Tochtergesellschaften zu überprüfen.

diesen Bedingungen ist das Programm zur Einsparung von Bahnstrom ein wichtiges Instrument, um die wirtschaftliche Effizienz der Gesellschaft zu fördern, die Nachfrage nach Schienengüterverkehr zu steigern und ökologische Ziele und Vorteile zu erreichen. ČD Cargo geht davon aus, dass im Vergleich zum Jahr 2024 die positiven finanziellen Effekte, die sich aus der steigenden Nachfrage nach Schienenverkehr ergeben, langfristig aufgrund des Green Deal nicht mehr so bedeutend sein werden. Es kommt und wird auch weiterhin zu einem Rückgang in den Industriezweigen kommen, in denen Rohstoffe und/oder Produkte traditionell auf der Schiene transportiert wurden (Kohle, Entschwefelungskalk, Eisenerz usw.), und ohne externe Unterstützung wird es nicht möglich sein, diese Verluste an Transportvolumen auf der Schiene auszugleichen.

Traktionsstrom

Die ČD Cargo bezieht Traktionsstrom aus dem Netz der Eisenbahnverwaltung, wo er aus dem öffentlichen Netz geliefert wird. **Die ČD Cargo bietet ihren Kunden die Möglichkeit, Strom aus erneuerbaren Quellen** direkt **zu kaufen**. In diesem Fall erhält der Kunde ein Zertifikat, aus dem hervorgeht, wie viel Strom aus erneuerbaren Energien für seine Relationen oder seinen Transport verwendet wurde. **Seit kurzem kann ČD Cargo ein Emissionsersparniszertifikat ausstellen**, aus dem hervorgeht, wie viele Emissionen in tCO_2-Äquivalenten der Kunde durch die Durchführung des Transports unter Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen eingespart hat.

Erhebliche Einsparungen bei der Traktionsenergie erzielt die Gesellschaft vor allem durch die kontinuierliche **Erneuerung des Fuhrparks**, die zu den strategischen Zielen der Gesellschaft (nicht nur im Bereich der Nachhaltigkeit) gehört. **Die neuen Fahrzeuge** mit Elektroantrieb **ermöglichen die Rückgewinnung** von elektrischer Energie (die beim Bergabfahren und Bremsen entsteht). Auch die Umstellung des Stromversorgungssystems auf Wechselstrom, die derzeit von der Eisenbahnverwaltung durchgeführt wird, wird sich positiv auf die CO_2-Emissionen auswirken.

Traktionsdiesel

Ein vollständiger Ersatz von Traktionsdiesel ist derzeit aus technischen, kapazitiven und wirtschaftlichen Gründen nicht realisierbar. **Die ČD Cargo kann den Anteil der Beförderungskapazität in elektrischer Traktion im Zusammenhang mit dem Ausbau der elektrifizierten Strecken der Eisenbahnverwaltung erhöhen. Eine weitere Option ist der Ersatz von Diesellokomotiven** auf elektrifizierten Strecken durch **Dual**-Lokomotiven (ausführlicher im Teil E2-1) oder die Anschaffung einer emissionsfreien Variante von Traktionskraftstoff – HVO, der in den modernen Diesellokomotiven des Unternehmens getankt werden kann.

<u>Energieverbrauch in Gebäuden</u>

Die ČD Cargo ist Eigentümerin von Immobilien in den Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge, bei denen es sich hauptsächlich um Reparaturhallen sowie um Lagerhallen und Verwaltungsgebäude handelt. **Mit Ausnahme einiger weniger Neubauten handelt es sich um Altbauten**, was ihren technischen und baulichen Parametern und dem damit verbundenen Energieverbrauch entspricht. **Eine vollständige Dekarbonisierung ist** aus heutiger Sicht **nicht realisierbar**, da die meisten dieser Gebäude an das lokale Verteilungsnetz der Eisenbahnverwaltung oder gegebenenfalls anderer Versorger

angeschlossen sind, was die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit erneuerbarer Energiequellen erheblich einschränkt. **Die ČD Cargo versucht, die Gebäudeparameter schrittweise zu verbessern,** indem sie in die Isolierung, den Austausch von Dächern, Füllungen, Beleuchtungs- und Heizungssystemen investiert, was zu Einsparungen beim Energieverbrauch führt. **Im Jahr 2025 ging es beispielsweise um die Senkung des Energieverbrauchs des Gebäudes Rotunda II** und der dazugehörigen Anbauten in České Budějovice. Dank der Wärmedämmung der Gebäudehülle, des Austauschs und der Sanierung der Fenster und Türen sowie weiterer baulicher Maßnahmen **werden Energieeinsparungen in Höhe von 1 716 MWh/Jahr erzielt, was** einer Einsparung von 68 % bei Heiz- und Stromkosten sowie einer **Einsparung von 1 000 Tonnen CO_2** entspricht. Die Arbeitnehmer der operativen Abteilungen und der Generaldirektion arbeiten in Immobilien, die von der ČD, a. s., Správa železnic, s. o., und anderen kommerziellen Unternehmen gepachtet sind, wo die Möglichkeiten zur Beeinflussung der Energieeffizienz von Gebäuden sehr begrenzt sind.

Fotovoltaik

Im Berichtszeitraum wurden bei der Muttergesellschaft ČD Cargo auf vier Dächern des **SOKV-Gebäudes in České Budějovice Photovoltaikanlagen installiert**. **Die voraussichtliche Leistung** dieser Photovoltaikanlage **beträgt 155,28 kWp.** Da die Installation erst Mitte Dezember 2025 abgeschlossen wurde, ist es nicht relevant, Einsparungen für das Jahr 2025 anzugeben. **Innerhalb der** ČD Cargo-**Gruppe kann** daher lediglich **die im Jahresvergleich erzielte Stromeinsparung durch die Photovoltaikanlage** auf dem Gebäude der Tochtergesellschaft **in Ungarn angegeben werden**, die im Jahr 2024 installiert wurde und im Jahr 2025 12 050 kWh erzeugte, wodurch **eine Einsparung** von etwa **4 Tonnen CO_2 erzielt wurde**.

Derzeit laufen die Vorbereitungen (Bauverfahren) für den Bau von Photovoltaik-Kraftwerken zur Eigenproduktion von Energie aus erneuerbaren Quellen an weiteren Standorten der Muttergesellschaft ČD Cargo, a. s. Es wird davon ausgegangen, dass **die Installation der Photovoltaikanlagen an 3 weiteren Standorten bis Ende 2026 abgeschlossen sein wird**. **Die voraussichtliche Gesamtleistung der Photovoltaikanlagen** auf den Gebäuden von ČD Cargo **wird dann ca. 468 kWp betragen**. Im Vergleich zum Vorjahr handelt es sich hierbei um eine Senkung der Prognose, da die Installation der Photovoltaikanlage in Ústí nad Labem nicht realisiert wird. Der erzeugte Strom wird dazu beitragen, einen Teil des Strombedarfs für Reparaturarbeiten in den einzelnen Reparaturzentren zu decken.

Kraftstoffverbrauch in der Personen- und Nutzfahrzeugflotte

Die ČD Cargo least den Großteil ihres Fuhrparks in Form von Operating-Leasingverhältnissen, wodurch sie über einen modernen Fuhrpark verfügt, der die einschlägigen Emissionsnormen erfüllt. Dieselfahrzeuge werden allmählich durch Benzinfahrzeuge ersetzt, und für die Zukunft wird ein allmählicher Ersatz durch Hybrid- oder Elektrofahrzeuge erwartet.

Mit Bezug auf die aktuellen **Sparmaßnahmen** bei ČD Cargo **wurde die Erneuerung der Straßenfahrzeuge auf die Mitte des Jahres 2027 verschoben** (die Leasingverträge für die Fahrzeuge im Rahmen des operativen Leasings wurden verlängert). **Im Zusammenhang mit der Verschiebung**

der Fahrzeugerneuerung und aufgrund **der hohen Investitionskosten wurde die Anschaffung von Ladestationen** für die einzelnen Standorte **zurückgestellt.**

ČD Cargo wird sich in der kommenden Zeit im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung für den Fahrzeugaustausch im Jahr 2027 mit de**r Erneuerung des Fuhrparks**, d. h. der Anschaffung von Elektro-Pkw und -Nutzfahrzeugen, **befassen**. Elektrofahrzeuge werden dort eingesetzt, wo sie aufgrund ihrer im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor geringeren Reichweite am sinnvollsten sind, so dass der normale Betrieb der Gesellschaft in keiner Weise beeinträchtigt wird. Typischerweise werden Fahrzeuge, die bis zu 150-200 km pro Tag fahren und außerhalb der normalen Arbeitszeiten an einem Ort geparkt werden, mit Ladestationen (Wallboxen) ausgestattet.

Der Kohlenstoff-Fußabdruck der Gesellschaft

ČD Cargo, einer der wichtigsten Schienengüterverkehrsträger in der Tschechischen Republik und in Europa, **kann zur Verringerung des CO_2-Fußabdrucks vieler Branchen beitragen**. Der potenzielle Ausbau des Schienengüterverkehrs zu einem emissionsarmen Verkehrsträger kann einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung der europäischen Nachhaltigkeitsziele leisten.

Scope 3

Im Schienengüterverkehr haben die vorgelagerten Aktivitäten **einen erheblichen Einfluss auf den CO_2-Fußabdruck** des Unternehmens, insbesondere **in Bezug auf eingekaufte Dienstleistungen, Investitionen und Materialien**. Eine vollständige Dekarbonisierung ist aus heutiger Sicht nicht realisierbar, aber es wird notwendig sein, den Kohlenstoff-Fußabdruck in der Lieferkette aktiv zu ermitteln und zu verwalten.

E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien

Die strategischen Ziele „Verringerung der CO_2-Emissionen" und „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein" sind für die Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s., und die Länder, in denen sie tätig ist, definiert und decken den Zeitraum 2024-2030 ab. **Die Liste der wichtigsten Maßnahmen, die im Rahmen der vorgenannten strategischen Ziele festgelegt wurden, wird in den folgenden Zeilen dieses Kapitels präsentiert, einschließlich der Fortschritte im Berichtszeitraum im Vergleich zum Jahr 2024.**

Ausgaben für Maßnahmen der Gesellschaft

Strategisches Ziel „Verringerung der CO_2-Emissionen"

Die Erreichung der strategischen Klimaschutzziele wird in Zukunft operative und investive Ausgaben erfordern. Im Falle dieses Ziels können wir sie zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen, da sie sich erst auf die festgelegte Dekarbonisierungsstrategie stützen werden. **Was die Ausgaben für den aktuellen Berichtszeitraum betrifft, so stellt sich deren Struktur wie folgt dar:**

- Investitionen in Triebfahrzeuge (Modernisierung + Beschaffung) – 1 090 Mio. CZK
- Investitionen in Photovoltaik- und Energiesparprojekte – 4 Mio. CZK

ČD Cargo nutzt eine Kombination aus eigenen und externen Ressourcen sowie Kofinanzierung aus Förderprogrammen.

Strategisches Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“

Zu diesem Zweck **geht ČD Cargo weiterhin von folgenden künftigen Ausgaben** für die einzelnen Teilmaßnahmen **aus**:

- Erfüllung der Verkehrspolitik des Landes durch emissionsarmen Güterverkehr – Investitionen in der Größenordnung von Milliarden CZK
- Ausbau des kohlenstoffarmen Verkehrsangebots – Investitionen in der Größenordnung von Milliarden CZK
- Pro-Kunden-Ansatz – Investitionen in der Größenordnung von mehreren zehn Millionen CZK

Diese Ausgaben werden sich vor allem auf zukünftige Investitionen gemäß der EU-Taxonomie beziehen, von denen wir erwarten, dass sie in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der nachhaltigen Entwicklung der ČD Cargo mit dem CAPEX-Plan verbunden sein werden. Was die **Ausgaben für den aktuellen Berichtszeitraum** betrifft, so stellt sich deren Struktur wie folgt dar:

- Die ersten beiden Maßnahmen weisen eine identische Struktur der Investitionen in Schienenfahrzeuge auf und lassen sich in 2 Teile untergliedern:
    - Investitionen in Triebfahrzeuge – 1 090 Mio. CZK (sie machen einen wesentlichen Teil der Investitionen in die Anschaffung und Modernisierung von Lokomotiven aus, die im Jahresbericht von ČD Cargo ausgewiesen sind)
- Die letzte Maßnahme, nämlich der Kundenorientierte Ansatz, besteht aus IT-Investitionen, die sich für das Jahr 2025 auf – 13 Mio. CZK beliefen

Liste der Maßnahmen

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen für das strategische Ziel „Verringerung der CO_2-Emissionen“ einschließlich Informationen zum Fortschritt aufgeführt. Informationen zu den Maßnahmen und zum Fortschritt des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ finden Sie im Abschnitt SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette.

Verringerung der CO_2-Emissionen

Maßnahme: Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Bahnstrom

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- Modernisierung der Lokomotivflotte, um eine Energierückgewinnung zu ermöglichen
- Erhöhung des Anteils der Messung der Traktionsenergie (TE) auf den Lokomotiven und Unterstützung der Validierung des TE-Verteilungsmodells unter den Verkehrsunternehmen
- Erhöhung des Anteils des Stroms in der AC-Traktion nach der Umstellung des Stromnetzes
- Verbesserung des Energiemixes, der von TE-Lieferanten oder mit Herkunftsnachweisen bezogen wird

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- **Wir haben 10 Lokomotiven der TRAXX-Baureihe angeschafft, die eine Energierückgewinnung ermöglichen.**

- Alle neu angeschafften und modernisierten Lokomotiven werden automatisch mit Verbrauchsmessgeräten ausgestattet.
- Im Jahr 2025 **hat ČD Cargo** für Transporte, die für den strategischen Partner DB Cargo durchgeführt wurden, **1 700 MWh Ökostrom eingekauft**.

Maßnahme: Reduzierung der Emissionen und der Menge an Schadstoffen, die beim Verbrauch von Traktionskraftstoff in die Luft freigesetzt werden.

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- Beschaffung von Zweikraftlokomotiven (Dual-Mode-Lokomotiven) als Ersatz für die Leistung von Diesellokomotiven auf elektrifizierten Strecken sowie Maximierung der in elektrischer Traktion erbrachten Leistungen im Zuge der Streckenelektrifizierung.
- Modernisierung des Diesellokomotivparks
- Einen Anteil an grünem HVO-Kraftstoff einkaufen

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- Angaben zur Anzahl der im Berichtszeitraum angeschafften Dual-Lokomotiven finden sich in Abschnitt E2-1 – Strategien im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung.
- Die Anzahl der modernisierten Diesellokomotiven ist in Abschnitt E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung zu finden.

Maßnahme: Emissionen aus dem Energieverbrauch in den Gebäuden verringern

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- Energie aus erneuerbaren Quellen durch die Installation von PV-Anlagen zu erzeugen
- Durchführung von Energiesparprojekten in ihren eigenen Gebäuden (Isolierung, Austausch von Fenstern, Beleuchtung)
- Modernisierung von Heizungsanlagen
- Den Energiemix zu verbessern, der vom Lieferanten oder mit Herkunftsnachweisen eingekauft wird

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- Informationen zur Anzahl der installierten Photovoltaikanlagen und zu Energiesparprojekten für den Berichtszeitraum sind im Abschnitt E1-2 Strategien im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel.
- Zusätzlich zu den oben genannten Informationen **wurde** im Berichtszeitraum **die bestehende Beleuchtung** in der Reparaturwerkstatt für Triebfahrzeuge **im Rahmen der SOKV Ostrava** durch LED-Leuchten mit geringerem Stromverbrauch und längerer Lebensdauer **ersetzt**. **Die jährliche Einsparung beträgt 47 921 kWh, was einer Einsparung von bis zu 28 Tonnen CO_2 entspricht.** Darüber hinaus wurde mit der Vorbereitung einer entsprechenden Aktivität bei SOKV Ústí nad Labem begonnen. Im laufenden Jahr wurde ein Projekt ausgearbeitet, und derzeit läuft die Auswahl des Auftragnehmers, wobei die Umsetzung für das Jahr 2026 vorgesehen ist.
- Bei der SOKV Ústí nad Labem laufen die Vorbereitungen für die Modernisierung der Heizungssteuerung. Auch hier wurde im laufenden Zeitraum ein Projekt ausgearbeitet, und

derzeit läuft die Auswahl des Auftragnehmers, wobei die Umsetzung für das Jahr 2026 vorgesehen ist.

Maßnahme: Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Pkw- und Nutzfahrzeugflotte verringern

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- Schrittweise Ersetzung von Dieselfahrzeugen durch Benzinfahrzeuge und anschließend Ersetzung beider Fahrzeugtypen durch Hybrid- oder Elektrofahrzeuge
- Kontinuierliche Modernisierung der Flotte

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- Im Zusammenhang mit dem laufenden Personalabbau wurden überzählige Fahrzeuge ermittelt, wodurch **der Dieselverbrauch um ca. 17 Tsd. Liter und der Benzinverbrauch um ca. 51 Tsd. Liter gesenkt werden konnten**. Dies bedeutet einen **Rückgang der Emissionen um 154 tCO_2 gegenüber dem Vorjahr**.

Maßnahme: Emissionen in Scope 3 optimieren

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- Proaktive Feststellung und Verwaltung des CO2-Fußabdrucks von eingekauften Dienstleistungen und Anlagen
- Verringerung des Energie- und Kraftstoffverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen durch Verteilung und Verluste
- Im Rahmen der Geschäftsreisen und im Berufsverkehr umweltfreundlichere Verkehrsmittel bevorzugen

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- **Im Vergleich zum Vorjahr wurde in den Lokomotiven der ČD Cargo-Gruppe etwa 920 Tsd. Liter Diesel weniger verbraucht, was einer Einsparung von ca. 2 283 tCO_2 entspricht.** Dieser Rückgang ist auf eine Verringerung der Leistungen im unabhängigen Traktionsbereich zurückzuführen, die mit der Optimierung des Geschäftsmodells des Unternehmens zusammenhängt. Demgegenüber war ein leichter Anstieg des Stromverbrauchs (um ca. 8 Tsd. MWh) zu verzeichnen, der in erster Linie auf einen höheren Verbrauch im Ausland im Zusammenhang mit der Ausweitung der Geschäftstätigkeiten zurückzuführen ist (detaillierte Informationen siehe Abschnitt SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette).
- Im Rahmen der Dienstreisen kam es im Berichtszeitraum zu einem Anstieg der Kosten für mit der Bahn unternommene Dienstreisen – um ca. 1,5 Mio. CZK. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit der Optimierung des Fuhrparks (siehe oben), wodurch **die Mitarbeiter für Dienstreisen häufiger** umweltfreundlichere Verkehrsmittel **nutzen**, in diesem Fall den **Zug**.

Die ČD Cargo verfügt noch nicht über einen definierten Übergangsplan und hat daher keine Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels aufgeführt, die den Hebel der Dekarbonisierung nutzen.

Kennzahlen und Ziele

E1-4 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Die ČD Cargo verfügt noch nicht über einen definierten Übergangsplan zur Eindämmung des Klimawandels, hat aber mit dessen Ausarbeitung begonnen, in der Erwartung, dass der Plan im Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2026 (im Jahr 2027) veröffentlicht wird, nachdem die unternehmensinterne Dekarbonisierungsstrategie und die nationale Gesetzgebung, die die Verkehrspolitik des Staates regelt (Unterstützung des emissionsarmen Güterverkehrs), genehmigt wird. **Daher gibt die ČD Cargo noch keine Zielwerte für das strategische Ziel „Verringerung der CO_2-Emissionen", sondern nur für das Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ an.**

Zielwerte:

- **Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein**
  - Beteiligung an der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr – 20 % Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene (in Tonnenkilometern)
  - Ausweitung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Marktanforderungen:
    - Anteil am Umsatz im Einklang: mindestens 40 %
    - CAPEX-Anteil im Einklang: mindestens 40 %
  - Kundenorientierter Ansatz – Min. 50 % Anteil am inländischen Verkehrsmarkt

  Die Ziele beziehen sich auf den Zeitraum 2024-2030.

Das Jahr 2024 ist das Basisjahr, und innerhalb dieses Jahres werden die folgenden Bezugswerte festgelegt, an denen die Fortschritte gemessen werden.

Verringerung der CO_2-Emissionen

Verringerung der CO_2-Emissionen		
Maßnahme	**Aktuelle Periode[4]**	**Bezugsjahr 2024[5]**
Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Bahnstrom	6,6 tCO_2e/Tsd. Zugkilometer	7,6 tCO_2e/Tsd. Zugkilometer
Reduzierung der Emissionen und der Menge an Schadstoffen, die beim Verbrauch von Traktionskraftstoffen in die Luft freigesetzt werden:	1,1 tCO_2e/Tsd. Zugkilometer	1,4 tCO_2e/Tsd. Zugkilometer
Emissionen aus dem Energieverbrauch in den Gebäuden verringern	10 938 tCO_2e	11 071 tCO_2e
Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Pkw- und Nutzfahrzeugflotte verringern	676 tCO_2e	839 tCO_2e
Emissionen in Scope 3 optimieren	129 582,8 tCO_2e	214 424 tCO_2e

[4] Berechnet nach der marktbasierten Methode
[5] Berechnet nach der marktbasierten Methode

Da im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO_2-Emissionen“ keine KPI-Zielwerte für einzelne Maßnahmen festgelegt wurden, erfolgt auch keine Bewertung dieser Maßnahmen. ČD Cargo gibt die Entwicklung der Werte lediglich zur Information an.

Leistungsfähigkeit bei der Zielerreichung

Im Rahmen der ČD Cargo **wurden Aktivitäten festgelegt, die die Erfüllung von Teilmaßnahmen** und damit **von strategischen Zielen sicherstellen sollten**. Diese sind in Abschnitt E1 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien aufgeführt. Eine genauere Beschreibung der Entwicklung und Festlegung von Zielen findet sich in S1 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen.

Die Teilmaßnahmen und ihre Zielwerte werden jährlich vom Vorstand der Gesellschaft **bewertet**. Im Falle des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ haben die für die Teilmaßnahmen Verantwortlichen die Leistungsindikatoren in die KPIs integriert. Das strategische Ziel „Verringerung der CO_2-Emissionen“ und die dazugehörigen Teilmaßnahmen können in Zukunft im Zusammenhang mit weiteren relevanten nationalen oder europäischen politischen Rahmenbedingungen und der damit verbundenen Gesetzgebung im ESG-Bereich, die ČD Cargo direkt oder indirekt betreffen, neu bewertet werden. Für dieses Ziel werden die KPIs fertiggestellt, sobald die Dekarbonisierungsstrategie und die Ziele für 2030 festgelegt sind.

Leistungsfähigkeit des Ziels Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein.

Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein		
Maßnahme	**Aktuelle Periode**	**Bezugsjahr 2024**
Mitwirkung an der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch den emissionsarmen Güterverkehr	17 %	18 %
Erweiterung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Marktanforderungen - **Anteil am Umsatz im Einklang:** - **CAPEX-Anteil im Einklang:**	 50 % 49 %	 43 % 41 %
Kundenfreundlicher Ansatz	50 %	51 %

Mitwirkung an der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch den emissionsarmen Güterverkehr

- Im Vergleich zum Vorjahr **ist der Anteil des Schienengüterverkehrs um 1 % zurückgegangen**.
- Darüber hinaus wird das Unternehmen **über Interessenverbände und andere Plattformen die Förderung des Schienenverkehrs in der Tschechischen Republik und in der EU vorantreiben**.
- **Die Gesellschaft ČD Cargo wird die Modernisierung ihres Fuhrparks fortsetzen.**

Erweiterung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Marktanforderungen

- Im Vergleich zum Vorjahr **stieg der Anteil am Umsatz um 7 % und die CAPEX um 8 %, was auf die Geschäftsentwicklung in Österreich und Deutschland zurückzuführen ist**.
- **ČD Cargo wird** neben den im vorigen Absatz genannten Aktivitäten **die Aktivitäten des Aktionsplans fortsetzen, die im internen Dokument „Strategie zum Management wesentlicher Nachhaltigkeitsaspekte von ČD Cargo bis zum Jahr 2030“ im Rahmen dieses strategischen Ziels aufgeführt sind**.

Kundenfreundlicher Ansatz

- Im Vergleich zum Vorjahr **ist der Marktanteil von ČD Cargo um 1 % zurückgegangen**.
- ČD Cargo wird in der kommenden Zeit die im Rahmen der vorangegangenen Maßnahmen genannten Aktivitäten umsetzen.

E1-5 Energieverbrauch und Energiemix

Die nachstehende Tabelle zeigt den Gesamtenergieverbrauch der ČD Cargo-Gruppe im Berichtszeitraum im Vergleich zum Referenzjahr 2024. Die ČD Cargo ist in einem Sektor mit hohen Klimaauswirkungen tätig, weshalb die folgende Tabelle eine detaillierte Aufschlüsselung des Energieverbrauchs aus fossilen Quellen enthält. Eingeschlossen ist der Verbrauch von Elektrizität, Erdgas, Fernwärme, Benzin, Diesel, LPG, CNG, Propan, Braunkohle und Steinkohle. Die Daten basieren auf einer zertifizierten Berechnung des CO_2-Fußabdrucks.

Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)	Jahr 2025	Jahr 2024
1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen (MWh)	39,28	76,35
2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen (MWh)	119 923,54	130 039,31
3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas (MWh)	6 965,75	5 941,76
4) Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen (MWh)	0	0
5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus fossilen Quellen (MWh)	182 412,71	181 085,75
6) Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen (MWh) (berechnet als Summe der Zeilen 1 bis 5)	**309 341,28**	**317 143,16**
Anteil der fossilen Brennstoffe am Gesamtenergieverbrauch (%)	67,30 %	69,14 %
7) Kernenergieverbrauch (MWh)	**77 608,25**	**95 398,04**
Anteil des Gesamtenergieverbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (%)	16,88 %	20,80 %
8) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen (MWh)	72 682,77	46 138,95
9) Energieverbrauch aus erneuerbaren, nicht auf Brennstoffen basierenden Quellen, die vom Unternehmen selbst erzeugt werden (MWh)	12,05	0[6]
10) Gesamtverbrauch an erneuerbarer Energie (MWh) (entspricht der Summe der Zeilen 8 und 9)	**72 694,82**	**46 138,95**

[6] Neu gemeldete Kategorie – im vorherigen Zeitraum meldete ČD Cargo diesen Posten nicht (da das Unternehmen keine eigene erneuerbare Energiequelle besaß).

Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)	Jahr 2025	Jahr 2024
Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch (%)	15,82 %	10,06 %
Gesamtenergieverbrauch (MWh) (berechnet als Summe der Zeilen 6, 7 und 10)	**459 644,36**	**458 680,15**

Der Verbrauch von Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse, ist für ČD Cargo irrelevant, da ČD Cargo keine Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen (Biokraftstoffe, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen) verwendet.

Zur Information **gibt die ČD Cargo die Menge des zurückgewonnenen Stroms an, die sie in das Netz** der Tschechischen Republik, Deutschlands und Österreichs **zurückgibt**. Die Stromverbrauchswerte, die in die Berechnungen von Scope 2 und Scope 3.3 eingehen, wurden bereits um die Rückgewinnung bereinigt.

Elektrizitätsrückgewinnung in der ČD Cargo, a. s.	Wert im Jahr 2025	Wert im Jahr 2024
Rückgewinnung – Tschechische Republik	3 063,81 MWh	2 712,82 MWh
Rückgewinnung – Österreich	3 691,34 MWh	3 224,38 MWh
Rückgewinnung – Deutschland	9 223,70 MWh	6 120,71 MWh

Die Energieintensität auf der Basis der Nettoerträge im Jahr 2025 beträgt 29,4 MWh/Mio. CZK[7] im Vergleich zu 29,5 MWh/Mio. CZK für das Bezugsjahr 2024.

E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

In der ČD Cargo wird die Berechnung der Bruttoemissionen der Rahmen 1, 2, 3 wie folgt durchgeführt:

- **Gemäß internem Zeitplan** für die Muttergesellschaft und die Tochtergesellschaften (siehe Abschnitt Governance) **liefern verantwortliche Personen die Eingabedaten für** Scope 1, 2 und 3.
- Im Rahmen der Datenbefüllung **werden die gemessenen, umgerechneten oder geschätzten Daten gemäß den Anforderungen des GHG-Protokolls in die interne Struktur eingegeben**. Ferner erfolgen eine Plausibilitätsprüfung und eventuelle Korrekturen.
- **Die Eingabedaten** werden nach einer internen Prüfung **an die Muttergesellschaft weitergeleitet** und **in die Webanwendung „Carbonfix“ eingegeben**, die in Zusammenarbeit mit dem Forschungsinstitut für Eisenbahnwesen, a. s., CI3, s. r. o., und der Muttergesellschaft ČD, a. s., entwickelt wurde. Das **Ergebnis** der Anwendung **ist** der generierte **„Bericht zur Berechnung des CO_2-Fußabdrucks der ČD Cargo-Gruppe“**, der einem Bestandsbericht entspricht und die grundlegenden **Unterlagen für die Erfüllung der geforderten Struktur der nichtfinanziellen Berichterstattung im Bereich des CO_2-Fußabdrucks enthält**. Die übrigen Ausgabedaten (z. B. die Tabelle zur Ausfüllung der Angaben im Abschnitt E1-5 „Energieverbrauch und Energiemix“) werden von den Entwicklern der Anwendung in separaten Übersichten generiert.

[7] Der konsolidierte Nettoumsatz kann auf unseren Konzernabschluss abgestimmt werden, siehe konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung (Zeile Umsatzerlöse)

Voraussetzungen für die Berechnung

- **Die Berechnung erfolgt in Übereinstimmung mit** dem internationalen Standard **GHG Protocol**
- Die Emissionen aller sieben Treibhausgase, die negativ zum Klimawandel beitragen, wurden berücksichtigt; **in den Bedingungen der ČD Cargo wurden Kohlendioxid, Distickstoffmonoxid, Methan und in gewissem Maße auch Fluorkohlenwasserstoffe** aufgrund der verwendeten Technologien **als relevant bewertet**. **Die daraus resultierenden Werte werden in Kohlendioxid-Äquivalenten (CO_2e) angegeben** und wurden nach der aktuellen IPCC AR6-Methode umgerechnet.
- Im Rahmen der Berechnung **wurden die Grenzen der Organisation nach der Methode der operativen Kontrolle festgelegt**, und für die so kontrollierten Unternehmen wurde der volle Wert ihrer Emissionen nach Abzug der konzerninternen Transaktionen und der in einer anderen Kategorie ausgewiesenen Transaktionen berücksichtigt. **Die Grenzen der Organisation entsprechen der Konsolidierungseinheit, die nach der Vollkonsolidierungsmethode** im Rahmen der Finanzberichterstattung **konsolidiert wird**.
- **Bei der Berechnung werden** jeder Kategorie **die aktuellsten Emissionsfaktoren zugewiesen**, die zum Zeitpunkt der Berechnung in Unterdatenbanken und Dokumenten verfügbar sind, z. B. Association of Issuing Bodies, Nationale Inventurberichte der einzelnen Länder, Ecoinvent, ADEME usw.

Scope 1

- **Zu den direkten Emissionen gehören Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch von Lokomotiven und Straßenfahrzeugen, aus Brennstoffen für die Beheizung von Gebäuden** und Maschinen, Emissionen aus Schweißarbeiten, betrieblicher Abwasserbehandlung in eigener Abwasserkläranlagen und Klimaanlagen.
- Die bedeutendste Kategorie sind die Emissionen aus dem Dieselverbrauch in Diesellokomotiven, die 87 % der Scope-1-Emissionen ausmachen.
- Der Verbrauch wurde aus Rechnungen und anderen unternehmensinternen Systemen entnommen oder auf der Grundlage des historischen Verbrauchs geschätzt, wenn keine Daten für den Berichtszeitraum vorlagen.
- Die Emissionsfaktoren für diese Kategorie wurden aus den Datenbanken von ČHMÚ, SHMÚ, UBA und anderen lokalen Emissionsfaktordatenbanken oder von DEFRA entnommen.

Scope 2

- **Indirekte Emissionen aus dem Energieverbrauch umfassen den Verbrauch von Traktionsstrom in Lokomotiven und von Nicht-Traktionsenergie in Gebäuden** und Fahrzeugen sowie den Verbrauch von Fernwärme nach der marktbasierten Methode unter Verwendung des Restmixes und nach der standortbasierten Methode. Im Vergleich zum Vorjahr wurde im Rahmen der Kategorie Scope 2 eine für DB Cargo erworbene Herkunftsgarantie für erneuerbare Energie in Höhe von 1 700 MWh berücksichtigt.

- Die bedeutendste Kategorie sind die Emissionen aus dem Energieverbrauch von Elektrolokomotiven, die fast 95 % der Scope-2-Emissionen ausmachen.
- Der Verbrauch wurde aus Rechnungen und anderen unternehmensinternen Systemen entnommen oder auf der Grundlage des historischen Verbrauchs geschätzt, wenn keine Daten für den Berichtszeitraum vorlagen.
- Die Emissionsfaktoren für diese Kategorie wurden aus Datenbanken von AIB oder DEFRA entnommen.

Scope 3

- **Die folgenden Kategorien wurden in die Berechnung der Scope-3-Emissionen einbezogen:**
  - 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen
  - 3.2 Kapitalprodukte
  - 3.3 Emissionen aus Kraftstoff- und Energieverbrauch, die nicht unter Scope 1 und 2 fallen
  - 3.4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb (nicht separat ausgewiesen, in Scope 3.1 und 3.2 enthalten)
  - 3.5 Abfallaufkommen
  - 3.6 Geschäftsreisen der Arbeitnehmer
  - 3.7 Pendelnde Arbeitnehmer
  - 3.8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter (Emissionen im Rahmen der Betriebskontrollmethode in Scope 1 und 2 berücksichtigt)
  - 3.13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter
- **Die anderen Kategorien von Scope 3 wurden als irrelevant bewertet**, da die ČD Cargo kein produzierendes Unternehmen, sondern ein Eisenbahnfrachtführer ist, oder als unwesentlich für assoziierte Unternehmen und Joint Ventures, in denen die ČD Cargo keine operative Kontrolle ausübt.
- Die wichtigsten Kategorien im Rahmen von Scope 3 sind 3.3, 3.1 und 3.2, deren Emissionen zusammen fast 88 % von Scope 3 ausmachen.
- In der Kategorie 3.3 wurde vom Energie- und Brennstoffverbrauch ausgegangen, und in der Kategorie 3.13 wurden in erster Linie die Angaben zum tatsächlichen Verbrauch der Mieter zugrunde gelegt. In den Kategorien 3.1 und 3.2 wurde die monetäre Methode auf Basis der Rechnungsstellung angewendet, bei den Abfällen wurde deren Volumen zugrunde gelegt und in den übrigen Kategorien erfolgte eine Umrechnung anhand der Mitarbeiterzahl, da keine detaillierteren Daten zu den Emissionen aus den in unserer Wertschöpfungskette bezogenen Produkten und Dienstleistungen verfügbar waren.
- Die Emissionsfaktoren für diese Kategorien wurden aus den Datenbanken von ADEME, DEFRA, AIB oder ecoinvent entnommen.

THG-Bruttoemissionen (E1-6)	Jahr 2025	Bezugsjahr 2024
Scope 1 tCO_2e-Emissionen	**31 493,6**	**33 815,06**
Scope 2 Emissionen nach market-based tCO_2e	**177 271,2**	**184 751,22**
Scope 2 Emissionen nach location-based tCO_2e	**127 602,9**	**146 646,26**
Scope 3 Emissionen nach market-based tCO_2e	**129 582,8**	**214 423,85**
3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen tCO_2e	41 265,7	60 329,56
3.2 Kapitalgüter tCO_2e	22 902,8	79 834,82
3.3 Sonstiger Brennstoff- und Energieverbrauch (nicht in S1 oder S2 enthalten) tCO_2e	49 231,1	49 143,92
3.5 Emissionen aus der Abfallbehandlung oder Abwasserreinigung tCO_2e	279,5	372,35
3.6 Geschäftsreisen tCO_2e	1 397,2	1 335,03
3.7 Pendelnde Arbeitnehmer tCO_2e	6 174,0	7 314,43
3.13 Geleaste Aktiva (downstream) tCO_2e	8 332,4	16 093,74
Gesamtbruttoemissionen Scope 1,2,3 auf Marktbasis tCO_2e	**338 347,6**	**432 990,13**
Gesamtbruttoemissionen Scope 1,2,3 auf Standortbasis tCO_2e	**287 463,4**	**393 234,81**

Im Einklang mit der ČD Gruppe **berichtet die ČD Cargo über Scope 3 Emissionen nach der marktbasierten Methode**. Für alle Indikatoren im Nachhaltigkeitsbericht, in dem ČD Cargo mit Scope 3 arbeitet, werden zudem Emissionswerte nach der marktbasierten Methode verwendet. Zum Beispiel die Maßnahme „Optimierung der Scope-3-Emissionen" im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO_2-Emissionen".

Die ČD Cargo berichtet nicht über den Anteil der THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen für diesen Bereich in der Offenlegung der Scope 1 THG-Bruttoemissionen, da die ČD Cargo beim Kauf von Traktionsdiesel unter Scope 1 Emissionszertifikate im Preis inbegriffen hat.

Emissionsintensität basierend auf den Nettoeinnahmen[8]	Jahr 2025	Bezugsjahr 2024
Nach der market-based-Methode tCO_2e/Mio. CZK	21,7	27,8
Nach der location-based-Methode tCO_2e/Mio. CZK	18,4	25,3

E1-7 Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO_2-Gutschriften

Dieser Bereich ist für die ČD Cargo irrelevant – das Unternehmen führt weder Projekte zur Absorption von Treibhausgasen durch, noch nutzt es die Finanzierung von Emissionsgutschriften für Projekte zur Eindämmung des Klimawandels.

E1-8 Interne CO_2-Bepreisung

Dieser Bereich ist für die ČD Cargo irrelevant – die ČD Cargo wendet keine internen Kohlenstoffpreissysteme an, da sie weder ein Produktionsunternehmen noch ein Kohlenstoffhandelsunternehmen ist.

[8] Der konsolidierte Nettoumsatz kann auf unseren Konzernabschluss abgestimmt werden, siehe konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung (Zeile Umsatzerlöse)

E1-9 Erwartete finanzielle Auswirkungen wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen

Wir veröffentlichen das Unterthema nicht auf Grundlage der genehmigten „Schnelllösung“ oder der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 der Kommission, welche die Übergangsfrist für die Veröffentlichungspflichten (Anhang C ESRS 1) um 2 Jahre verlängert.

ESRS E2 – Umweltverschmutzung

Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen

ČD Cargo erbringt mit Dieseltraktion nur einen geringen Teil seiner Leistungen, dennoch kommt es zu Luftverschmutzung. Gleichzeitig werden auf der Schiene bedenkliche Stoffe transportiert, die im Falle eines Austritts negative Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Trotz aller Sicherheitsmaßnahmen lässt sich das Risiko von Unfällen mit Auswirkungen auf die Umwelt nicht vollständig ausschließen. Im Jahr 2025 ereignete sich im Rahmen der Wertschöpfungskette von ČD Cargo ein Notfall auf der Schiene mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, was dazu führte, dass ein potenzielles Risiko mit geringer Wahrscheinlichkeit als tatsächliche Auswirkung neu bewertet wurde. Die Umweltverschmutzung wurde somit neu in die Liste der wesentlichen Themen für den Nachhaltigkeitsbericht aufgenommen.

E2-1 – Strategien im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Für den Bereich Umweltverschmutzung gibt es bei ČD Cargo keine festgelegte Richtlinie. ČD Cargo beschreibt daher in diesem Kapitel die eigene Ausgangslage, die den Ansatz des Unternehmens und die durchgeführten Maßnahmen im Bereich Umweltverschmutzung zur Vermeidung negativer Auswirkungen definiert. ČD Cargo unterteilt diesen Bereich entsprechend der Art der Auswirkungen und der durchgeführten Maßnahmen in 2 Teile: Luftverschmutzung sowie Boden- und Wasserverschmutzung.

Luftverschmutzung

Die Grundsätze basieren auf den Informationen im Abschnitt E1-2 der Strategien im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel, insbesondere auf den Informationen zu den strategischen Nachhaltigkeitszielen und dem Teilbereich Traktionsenergie. Das Gleiche gilt für die Verantwortlichen in diesem Bereich.

Beschreibung der Situation bei ČD Cargo:

- Mehr als **90 % unserer Leistungen erbringen wir im Bereich der abhängigen Traktion – energieeffizient und umweltfreundlich.**
    - **Durch den Stromverbrauch kommt es zu keiner Freisetzung der Luftschadstoffe**.

- **Die Erhöhung des Anteils der Leistungen im abhängigen Traktion** und die Verringerung der Leistungen in unabhängiger Traktion **hängen** direkt **von der Ausweitung des Anteils elektrifizierter Strecken durch den Infrastrukturbetreiber ab**.
    - ČD Cargo kann diesen Anteil aus der Position eines Transportunternehmens heraus in keiner Weise beeinflussen.
- In den langfristigen Plänen ist **die schrittweise Anschaffung von Dual-Lokomotiven** vorgesehen, die im primär elektrischen Betriebsmodus laufen und mit einem Verbrennungsmotor (alternativ mit Akkus) ausgestattet sind, **was** zu einer weiteren deutlichen **Verringerung der Emissionen führen wird**.

Die Minderung der negativen **Auswirkungen** auf die Luftverschmutzung **lässt sich** neben den Leistungen in abhängigen Traktion **auch durch die fortlaufende Modernisierung des Diesel-Lokomotivenparks erreichen**. Im Rahmen der fortlaufenden Erneuerung des Fahrzeugparks **beschafft ČD Cargo neue Diesellokomotiven** (z. B. Baureihe 744) **oder führt** deren **vollständige Modernisierung durch** (Baureihen 753.6, 753.7 und 742.7). Dank ihrer neuen Motoren **erfüllen die modernen Lokomotiven die Abgasnormen** (Euro Stage III und Euro Stage V) und belasten zudem die Luft weniger, **da sie weniger Emissionen** von Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen **ausstoßen**.

Durch die Anschaffung dieser modernen Lokomotiven nimmt die Zahl der in Betrieb befindlichen Lokomotiven mit alten Verbrennungsmotoren, die die modernen Emissionsgrenzwerte nicht erfüllen, ab – dies betrifft insbesondere die Baureihen 731 und 742:

- Bei der Baureihe 731 erfolgt die Stilllegung,
- Bei den Lokomotiven der Baureihe 742 die physische Verschrottung oder gegebenenfalls die Umrüstung auf die Baureihe 742.7,
- Sowie die Stilllegung weniger zahlreicher Baureihen (z. B. 753, 750, 749 usw.).

Im Fall der Lokomotiven **der elektrischen Traktion hat ČD Cargo mit der Erweiterung** des Fuhrparks **um Dual-Lokomotiven begonnen**.

Reihe der Lokomotiven	Anzahl + Kommentare
Baureihe 393 Vectron	2 Lokomotiven wurden im Jahr 2024 angeschafft
Baureihe 248 Vectron	2 Lokomotiven wurden 2025 für die ČD Cargo-Niederlassung in Deutschland geleast
Baureihe 187 TRAXX	Im Jahr 2025 wurden 3 Lokomotiven für die ČD Cargo-Niederlassung in Österreich geleast

In den Triebfahrzeugen sind entweder kleinere Verbrennungsmotoren für den Betrieb auf nicht elektrifizierten Anschlussgleisen (Baureihen 187 und 393, die die Anforderungen der Euro-Norm Stage IIIB erfüllen), oder größere Verbrennungsmotoren für den Einsatz außerhalb elektrifizierter Strecken (Baureihe 248 Euro Stage V) eingesetzt.

Boden- und Wasserverschmutzung

Die Grundsätze basieren auf den Informationen im Abschnitt S1-1 „Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft“, insbesondere auf den Informationen zur Sicherheit des Schienenverkehrs aus

dem Teilbereich „Arbeitsunfälle“. Darüber hinaus aus den Informationen im Abschnitt S1-3 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann. Für die Umsetzung der in der Richtlinie festgelegten Verfahren und Maßnahmen, die den sicheren Betrieb des Schienenverkehrs betreffen, ist der Sicherheitsmanager von ČD Cargo verantwortlich.

Beschreibung der Situation bei ČD Cargo:

- **ČD Cargo mildert** die negativen **Auswirkungen** in erster Linie **durch eine Reihe von Präventivmaßnahmen** mit folgenden Zielen:
  - die kontinuierliche Verbesserung der Sicherheit im Schienenverkehr (siehe Personalpolitik in S1-1),
  - **Vermeidung der Notfälle**.
- Dazu nutzt das Unternehmen auch Anregungen seiner Mitarbeiter (siehe S1-3).
- Bei ČD Cargo ist das „System zur Gewährleistung der Sicherheit im Schienenverkehr“ (ORz-51-A-ČDC-EU) eingerichtet, das auf der Sicherheitspolitik basiert und den grundlegenden Rahmen für den sicheren Schienenverkehr bildet:
  - Es gilt in allen Ländern, in denen ČD Cargo über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt.
  - Es ist gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission strukturiert.
  - **Der Teil** hinsichtlich des **„Betriebs“ konzentriert sich** auf **Schlüsselmechanismen für den sicheren Betrieb des Schienenverkehrs**, wie z. B.: Risikobewertung bei der Transportplanung, Gewährleistung der Streckenkompatibilität von Fahrzeugen, sichere Ladungssicherung und weitere Aspekte.
    - Die genannten **Mechanismen tragen dazu bei, das Risiko von Notfällen zu verringern und das Risiko des Austritts gefährlicher Stoffe** in Boden, Wasser oder Luft **zu mindern**.
  - Darüber hinaus beschreibt das Dokument die Regeln für das Management von Notfällen, die in SMS-CDC-EU-551 näher erläutert werden.

<u>Gefahrgüter</u>

Für die Beförderung gefährlicher Güter, die ČD Cargo im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit für ihre Kunden befördert, **gelten besondere Vorschriften. Die Beförderung** gefährlicher Güter auf der Schiene **richtet sich nach der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID**-Ordnung), die Folgendes festlegt:

- Gefährliche Güter, die vollständig vom internationalen Verkehr ausgeschlossen sind,
- Gefährliche Güter, deren internationaler Verkehr zulässig ist,
- Anforderungen, die bei dieser Beförderung erfüllt werden müssen.

Zur Festlegung der Verfahren und des organisatorischen Rahmens, einschließlich der effizienten Sicherstellung der Arbeitsabläufe beim Transport gefährlicher Güter im Rahmen des Eisenbahnverkehrsbetriebs von ČD Cargo, a. s., wurde die Durchführungsbestimmung SMS-CDC-EU-512 „Grundsätze für den Transport gefährlicher Güter (RID)“ erarbeitet. Dieses interne Dokument hat

ebenso wie die RID-Ordnung einen durchweg präventiven Charakter und dient dazu, bei Einhaltung der festgelegten Bestimmungen, die für alle am Transport gefährlicher Güter Beteiligten verbindlich sind, jegliche Gefahren auszuschließen und damit das Auftreten von außergewöhnlichen Ereignissen zu minimieren.

Spezifische Verfahren gelten für das Austreten gefährlicher Güter oder die unmittelbare Gefahr des Austritts gefährlicher Stoffe (RID). Im Falle eines solchen Vorfalls müssen die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten angemessene Maßnahmen ergreifen, um Schäden oder Verletzungen zu verhindern und deren Folgen zu minimieren. Die entsprechenden Verfahren in Verbindung mit anderen damit zusammenhängenden internen Dokumenten sind im internen Dokument „Grundsätze für die Beförderung gefährlicher Güter (RID)“ beschrieben.

Es muss erwähnt werden, dass **der Spediteur keinen direkten Einfluss auf die Art der transportierten Güter hat; darüber entscheidet der Kunde**. Der Schienengüterverkehr gilt jedoch als einer der sichersten Verkehrsträger und gleichzeitig als umweltfreundlichere Transportart im Vergleich zum Straßenverkehr. Beim Transport gefährlicher Güter (d. h. von Stoffen, die Anlass zur Sorge geben) werden im Rahmen der Beförderung alle gesetzlichen Anforderungen für den Transport dieser Stoffe eingehalten.

Ersatz und Minimierung der Verwendung von Stoffen, die Anlass zur Sorge geben

Im Zusammenhang mit den oben genannten Informationen ist es für ČD Cargo irrelevant, Stoffe, die Anlass zur Sorge geben, zu ersetzen, auch weil das Unternehmen weder Hersteller noch Verarbeiter gefährlicher Stoffe ist. Auch die schrittweise Ausmusterung von besonders besorgniserregenden Stoffen ist für ČD Cargo irrelevant, da dieser Bereich für ČD Cargo nicht von Bedeutung ist. ČD Cargo ist gemäß der Europäischen Chemikalienagentur nicht verpflichtet, besonders besorgniserregende Stoffe zu registrieren und nach Alternativen mit geringeren Auswirkungen auf die Umwelt zu suchen.

Vorbeugung von Zwischenfällen und Notfällen

Im Falle eines Notfalls können zwei Arten von Anlagen von ČD Cargo Auswirkungen auf die Umwelt haben:

- Lokomotiven – im Falle einer Entgleisung oder einer gewaltsamen Beschädigung des Triebfahrzeugs verfügt ČD Cargo über festgelegte interne Verfahren für den Lokführer, die die Sicherung des Fahrzeugs, die Verhinderung des Austritts von Stoffen aus der Lokomotive sowie weitere Maßnahmen umfassen.
    - Um das Austreten schädlicher Stoffe auf das Gleis und anschließend in den Boden und ins Wasser zu verhindern, sind unter den Lokomotiven Auffangwannen installiert.
- Waggons – bei der Beförderung gefährlicher Güter in Waggons von ČD Cargo gemäß der RID-Ordnung sind im Rahmen der Prävention und aus Sicherheitsgründen direkt in der RID-Ordnung Abschnitte festgelegt, die sich mit der Verwendung von Verpackungen und Tanks, den Anforderungen an die Konstruktion und Prüfung von Verpackungen und Tanks sowie den

Bestimmungen zu den Bedingungen für Beförderung, Be- und Entladen sowie Handhabung befassen.

- Die Kesselwagen müssen so verschlossen sein, dass es nicht zu einem selbstständigen Austritt des Inhalts kommen kann. Die Tanks der Kesselwagen, ihre Befestigung sowie ihre Betriebs- und Konstruktionsausrüstung müssen so konstruiert sein, dass sie unter normalen Beförderungsbedingungen statischen und dynamischen Belastungen standhalten, ohne dass ihr Inhalt verloren geht. Die Tanks der Kesselwagen müssen gemäß den Anforderungen der Normen oder den Anforderungen der von den zuständigen Behörden bzw. Prüfstellen anerkannten und genehmigten technischen Vorschriften konstruiert und hergestellt sein.
- ČD Cargo, a. s., setzt ausschließlich Kesselwagen ein, die alle Anforderungen der RID-Ordnung erfüllen.

Was **Leckagen** oder geringfügige Austritte betrifft, die **bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß der RID-Ordnung** festgestellt werden und Auswirkungen auf Menschen oder die Umwelt haben, so werden diese **Situationen** zum einen **durch die interne Norm** SMS-CDC-CZ-550 **„Meldung und Untersuchung von Notfällen bei ČD Cargo, a. s.“** geregelt, **und** zum anderen durch die **Durchführungsbestimmung** SMS-CDC-EU-551 **„Bewältigung von Notfällen“**, in denen das genaue Vorgehen festgelegt ist, an das sich ein Mitarbeiter bei einer solchen Feststellung halten muss:

- Festgestellte Leckagen oder geringfügige Austritte werden gemäß den oben genannten internen Richtlinien gemeldet und beseitigt sowie in den internen Systemen erfasst,
- aus Sicherheitsgründen und zur Vermeidung einer Wiederholung von Mängeln muss jeder bei der Beförderung gefährlicher Güter festgestellte Mangel behoben und im Rahmen eines RID-Meldungsverfahrens weiterbehandelt werden – sowohl mit den für die Übernahme des Wagens oder der Sendung verantwortlichen Mitarbeitern als auch mit den Vertretern der Absender des Wagens oder der Sendung.

E2-2 - Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

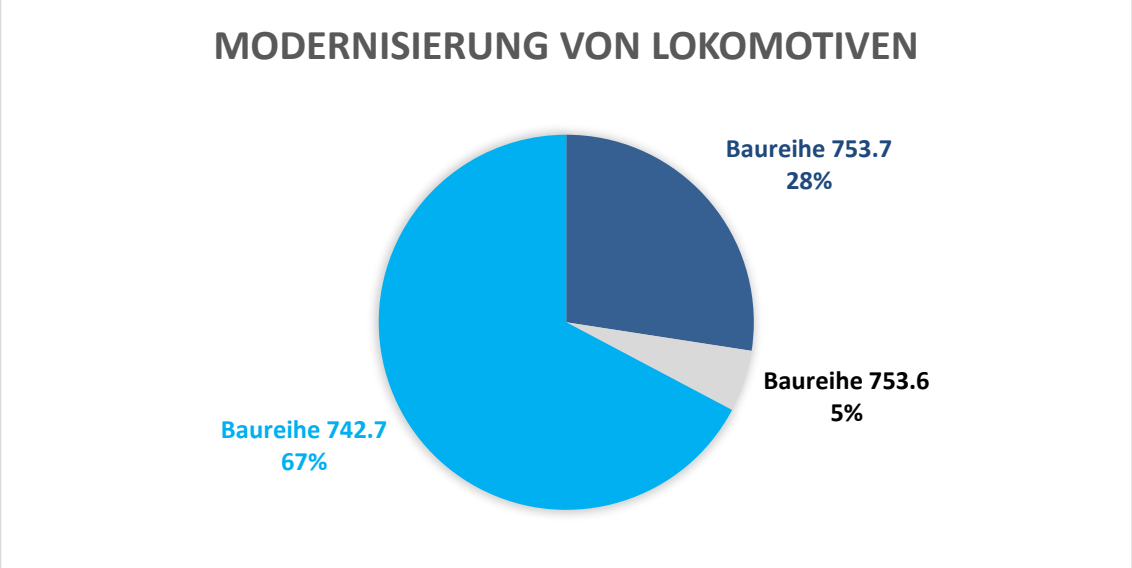
Luftverschmutzung

Anknüpfend an die Informationen in Kapitel E2-1 hat ČD Cargo im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO_2-Emissionen“ Maßnahmen festgelegt, die im Abschnitt E1-3 „Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien“ aufgeführt sind. Im Rahmen dieser Maßnahmen **konzentriert sich ČD Cargo** in erster Linie **auf die Modernisierung des Fuhrparks** durch die Anschaffung bzw. Modernisierung von Lokomotiven mit Motoren, die die Emissionsnormen erfüllen. Dies ist die einzige wirksame Maßnahme, die wirtschaftlich sinnvoll ist, bis der Anteil elektrifizierter Streckenabschnitte an der Infrastruktur erhöht wird. Die Anzahl der im Jahr 2025 angeschafften und gemieteten Dual-Lokomotiven mit abhängiger Traktion ist im Abschnitt E2-1 Strategien im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung aufgeführt.

Im Bereich der unabhängigen Traktion hat ČD Cargo bis zum Jahr 2024 folgende Modernisierungen durchgeführt:

- Insgesamt **31 Lokomotiven** der Baureihen 750 und 753 (ursprünglich bei ČKD hergestellt) auf die Baureihe **753.7**,
- **6 Lokomotiven der Baureihe 753.6**,
- Modernisierung von **76 Lokomotiven** der Baureihe 742 vom damaligen Lokomotivhersteller ČKD zur **Baureihe 742,7,** die die EU Stage III erfüllen.
  Alle Modernisierungen wurden von CZ LOKO, a. s., durchgeführt.

Darüber hinaus erwarb ČD Cargo **12 Lokomotiven der Baureihe 744.1** vom selben Lieferanten, dessen Lokomotiven die EU-Abgasnorm Stage V erfüllen. Gleichzeitig können alle Baureihen dieser Lokomotiven mit emissionsarmem HVO-Kraftstoff betankt werden.



Im Jahr 2025 knüpfte ČD Cargo an die Zusammenarbeit mit CZ LOKO an und schloss einen **Vertrag über die Lieferung von bis zu 50 Lokomotiven der Baureihe 742.7 bis zum Jahr 2027** ab. Der Lieferplan sieht vor, im Jahr 2025 eine Lokomotive, im Jahr 2026 24 Lokomotiven und im Jahr 2027 die letzten 25 Lokomotiven zu produzieren.

Im Laufe des Jahres 2025 wurden **18 Lokomotiven** mit alten Verbrennungsmotoren **außer Betrieb genommen. In den folgenden Jahren ist die Ausmusterung weiterer 70 Lokomotiven geplant,** wobei die Lokomotiven der Baureihe 742 auf die Baureihe 742.7 umgerüstet werden (siehe vorheriger Absatz). ČD Cargo führt Marktanalysen zu neu hergestellten Lokomotiven durch, um weitere

Hybridlokomotiven anzuschaffen. Diese Aktivitäten werden derzeit durch den Mangel an Produkten europäischer Lokomotivenhersteller beeinträchtigt, die für den vollwertigen Betrieb in Mittel- und Osteuropa geeignet sind.

Stilllegung von Lokomotiven		
Reihe der Lokomotiven	**2025**	**Ausblick für die kommenden Jahre**
708	5	-
709	2	-
731	4	24
742	5	46
750	1	-

Boden- und Wasserverschmutzung

Wie bereits in Abschnitt E2-1 erwähnt, ist es das vorrangige Ziel von ČD Cargo, im Rahmen des Schienenverkehrs das Entstehen von außergewöhnlichen Ereignissen und das daraus resultierende Austreten von Stoffen zu verhindern. Aus diesem Grund hat ČD Cargo im Rahmen des strategischen Ziels „Ein attraktiver Arbeitgeber sein“ das Ziel „Schulung von Lokführern am Simulator“ eingeführt. Weitere Einzelheiten sind in Abschnitt S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze.

Darüber hinaus hat ČD Cargo **für die Beförderung gefährlicher Güter gemäß der RID**-Ordnung **weitere Maßnahmen festgelegt**, die in der regelmäßigen Schulung der Mitarbeiter bestehen:

- Dies betrifft Mitarbeiter, die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind und deren Arbeitsaufgaben diesen Bereich betreffen:
  - sie müssen entsprechend ihrer Verantwortung und ihrem Aufgabenbereich geschult werden,
  - die Mitarbeiter müssen vor der Übernahme von Verantwortlichkeiten geschult werden und dürfen Tätigkeiten, für die ihnen bisher keine erforderliche Schulung erteilt wurde, nur unter direkter Aufsicht einer geschulten Person ausüben.
- Die Schulung findet mindestens alle zwei Jahre in Form einer allgemeinen, einer spezifischen und einer Sicherheitsschulung statt, einschließlich einer Schulung zum Sicherheitsplan im Zusammenhang mit der Beförderung hochriskanter gefährlicher Güter.
- In ausgewählten Fällen werden die Mitarbeiter über außergewöhnliche Situationen, die bei solchen Transporten aufgetreten sind, sowie über deren Folgen und die ergriffenen Maßnahmen informiert.
  - Im Zusammenhang mit dem Notfall vom 28.02.2025 hat ČD Cargo, a. s., das Informationsdokument „Beförderung hochriskanter gefährlicher Güter – DEZA“ herausgegeben (nähere Einzelheiten auf Seite 85).

ČD Cargo erfüllt die technischen Screening-Kriterien für den Grundsatz „keines der Umweltziele erheblich zu beeinträchtigen“ gemäß der Verordnung über die EU-Taxonomie. Weitere Einzelheiten finden sich im Abschnitt Konformitätsbewertung in der EU-Taxonomie.

Kennzahlen und Ziele

E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Für den Bereich E2 wurden keine eigenständigen Ziele festgelegt. Im Bereich der Luftschadstoffe ist es für ČD Cargo unmöglich, einen Zielwert festzulegen, da das Emissionsvolumen direkt von der Elektrifizierung der Infrastruktur und dem Leistungsvolumen des Unternehmens auf diesen Strecken abhängt. **Trotzdem hat ČD Cargo die Maßnahme „Reduzierung der Emissionen und der Menge der** in die Luft **abgegebenen Schadstoffe** aus dem verbrauchten Traktionskraftstoff“ **im Rahmen des**

strategischen Ziels „Verringerung der CO_2-Emissionen“ vorgesehen. Die Maßnahme ist im Kapitel E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimastrategien aufgeführt und wird nach der Verabschiedung der internen Dekarbonisierungsstrategie sowie der nationalen Gesetzgebung zur Verkehrspolitik (Förderung des emissionsarmen Güterverkehrs) bewertet. **Im Falle von gefährlichen Stoffen, die Boden und Wasser verschmutzen, wird das Risiko von Notfällen durch betriebliche Maßnahmen minimiert.** ČD Cargo ergreift interne Maßnahmen, um das Auftreten von Notfällen zu verhindern und somit eine Boden- und Wasserverschmutzung zu vermeiden. Zu diesem Zweck wurde das Ziel „Schulung der Lokführer am Simulator“ festgelegt, das im Abschnitt S1-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze.

E2-4 - Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung

Luftverschmutzung

Schadstoffe	Jahr 2025 Emissionen (Tonnen)	Jahr 2024 Emissionen (Tonnen)
Kohlenwasserstoffe (HC)	22,62	28,45
Stickoxide (NOx)	295,37	373,73
Gesamtsumme	**317,99**	**402,18**

Die Mengen der übrigen Schadstoffe werden von ČD Cargo nicht veröffentlicht, da die Emissionen dieser Stoffe die im E-PRTR (Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 166/200664 des Europäischen Parlaments und des Rates) festgelegten Schwellenwerte nicht überschritten haben. Die Werte für das Jahr 2024 waren nicht Gegenstand der Prüfung, da das Thema Umweltverschmutzung nicht wesentlich war.

Die Daten zu den Diesellokomotiven werden für die gesamte ČD Cargo-Gruppe angegeben, entsprechend dem Konsolidierungskreis des Nachhaltigkeitsberichts. Bei der Berichterstattung über die Emissionsmengen von Kohlenwasserstoffen ist im E-PRTR kein Grenzwert für allgemeine Kohlenwasserstoffe klar definiert. Er ist lediglich für verschiedene Kohlenwasserstoffverbindungen festgelegt. **Wir haben uns** daher **entschlossen, die Emissionsmengen von Kohlenwasserstoffen unabhängig von diesem Grenzwert anzugeben.** Ein weiteres Argument für die Veröffentlichung ist, dass Kohlenwasserstoffe zu den flüchtigen organischen Verbindungen gehören und negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt haben.

Aus dem Vorjahresvergleich geht hervor, dass die **Gesamtemissionen von Luftschadstoffen im Vergleich zu 2024 um** etwa **22 % zurückgegangen sind.** Der Rückgang ist in erster Linie auf den geringeren Leistungsumfang im Bereich der unabhängigen Traktion zurückzuführen, worauf in den vorangegangenen Abschnitten des Nachhaltigkeitsberichts näher eingegangen wird.

In Übereinstimmung mit der konzernweiten Vorgehensweise wird für die Berichterstattung über Schadstoffe aus dem Betrieb von Diesellokomotiven die „Methodik zur Berechnung der

Luftschadstoffemissionen aus dem Betrieb von Schienenfahrzeugen mit Dieselmotoren“ herangezogen, die für die Muttergesellschaft České dráhy, a. s., von einer Expertengruppe der Technischen Universität Prag (ČVUT) – Fakultät für Maschinenbau – Zentrum für nachhaltige Mobilität – ausgearbeitet wurde. Die genannte Methodik legt Referenzwerte für Schadstoffe für jeden Verbrennungsmotor bzw. jede Baureihe fest, in der dieser verbaut ist. Die eigentliche Berechnung der Emissionsmengen von Luftschadstoffen erfolgt anschließend auf der Grundlage von Jahresdaten zu den gemessenen Leistungen und dem Verbrauch der betreffenden Lokomotivbaureihen bzw. anhand von Schätzungen für an Tochtergesellschaften vermietete Lokomotiven und der Referenzwerte.

Boden- und Wasserverschmutzung

Dieselaustritt auf dem Gelände des Bahnhofs Nymburk

Am 14.12.2025 ereignete sich beim Rangieren **auf dem Gelände des Rangierbahnhofs Nymburk ein Unfall** mit einem Lokomotivzug von ČD Cargo. Die Lokomotive Baureihe 753.7 durchbrach die Barriere, entgleiste und kam von den Gleisen ab. **Bei dem Unfall wurde der Tank beschädigt, aus dem ein Teil des Dieselkraftstoffs in den Gleisoberbau austrat. Ungefähr 500 Liter Dieselkraftstoff sind aus dem Tank ausgelaufen** – ČD Cargo hat die obigen Informationen einem Bericht des Stadtamts Nymburk, genauer gesagt der Umweltabteilung, entnommen. **Aus der Entscheidung des Stadtamtes ergaben sich** auch **Abhilfemaßnahmen**, die ČD Cargo zu erfüllen hatte. **Dazu gehörte beispielsweise die Entfernung des kontaminierten Bodens aus dem betroffenen Gebiet einschließlich einer Sanierungsmaßnahme. Die sämtlichen** genannten **Maßnahmen hat ČD Cargo** fristgerecht **erfüllt**. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts war die Untersuchung des außergewöhnlichen Vorfalls durch die Eisenbahnbehörde noch nicht abgeschlossen; daher werden etwaige weitere kontextbezogene Informationen in den Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2026 aufgenommen.

Benzolaustritt in Hustopeče

Die Menge des bei dem Unfall in der Nähe der Gemeinde Hustopeče am 28.02.2025 **ausgetretenen Benzols wird von ČD Cargo im Namen des Unternehmens ODOS Cargo veröffentlicht, an dem ČD Cargo einen Anteil von 20 % hält und das somit nicht zum Konsolidierungskreis für den Nachhaltigkeitsbericht gehört.** Aus den in Abschnitt SBM-3 genannten Gründen (die Angelegenheit betrifft die Wertschöpfungskette von ČD Cargo, und wir verfolgen einen transparenten Ansatz im Einklang mit den ESRS-Grundsätzen) haben wir uns jedoch entschlossen, die Menge des ausgetretenen Benzols zu veröffentlichen. **ČD Cargo, a. s., trägt bei diesem Unfall keine Verantwortung für die entstandenen Umweltschäden.**

ČD Cargo hat in Übereinstimmung mit den oben genannten Informationen eine Messmethode gewählt, die die Berechnung der entwichenen Benzolmenge auf der Grundlage der am Unfallort gemessenen Daten widerspiegelt. Für diese Methode verfügt die Tschechische Umweltinspektion über die geeignetsten Informationen; sie gibt auf ihrer Website an, dass **im Jahr 2025 mehr als 130 Tonnen Benzol gefördert wurden. Allgemein wird davon ausgegangen, dass etwa 250 Tonnen Benzol** auf einer Fläche von ca. 4 600 m² **in die Umwelt gelangt sind.** Der überwiegende Teil des ausgetretenen

Benzols hat das Grundwasser kontaminiert. Die Ausbreitung der Kontamination im Grundwasser wurde durch die Installation sogenannter Larsen-Wände verhindert. Seit April 2025 liegen die Benzolwerte in der Umgebung des Unfallortes unter dem Grenzwert.

Seit November hat das staatliche Unternehmen Diamo die Verantwortung für die Sanierung des Geländes übernommen. Es plant, im August 2026 die nächste Phase der Sanierungsarbeiten zu beginnen, um so viel Benzol wie möglich aus dem Unfallgelände zu entfernen und dessen weitere Ausbreitung zu verhindern. Nach vorläufigen Informationen soll die nächste Phase Ende 2027 abgeschlossen sein. Die Ermittlungen der Polizei der Tschechischen Republik dauern weiterhin an. Weitere Informationen zur Entwicklung der Situation werden wir im Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2026 veröffentlichen.

E2-5 - Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe

ČD Cargo verwendet oder produziert im Rahmen seiner Tätigkeit keine besorgniserregenden Stoffe. Der Transport gefährlicher Güter steht nicht in direktem Zusammenhang mit der Veröffentlichung von Informationen im Rahmen des Datenpunkts zur Offenlegung der Mengen an Stoffen, die Anlass zur Sorge geben, sondern ist ein fester Bestandteil des Schienenverkehrs und damit auch der betrieblichen Tätigkeit von ČD Cargo als Beförderer, wofür das Unternehmen auch über eine internationale Bescheinigung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) verfügt. **ČD Cargo weist** daher im Rahmen dieser Kategorie **die beförderten Mengen gefährlicher Stoffe gemäß RID aus**, deren Umfang sich aus der Durchführungsbestimmung „Grundsätze für die Beförderung gefährlicher Güter“ (SMS-CDC-EU-512) und Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission ergibt.

ČD Cargo hat sich auch deshalb für die oben genannte Art der Berichterstattung entschieden, weil gefährliche Güter aufgrund ihrer Eigenschaften in einzelne Klassen eingeteilt werden, wobei jedem Artikel in den verschiedenen Klassen eine UN-Nummer zugeordnet ist. Die UN-Nummer ist eine vierstellige Identifikationsnummer für einen Stoff oder einen Gegenstand, die aus den Mustervorschriften der Vereinten Nationen übernommen wurde. Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass gefährliche Güter, die gemäß den Bestimmungen der RID-Ordnung befördert werden, bereits von den zuständigen Regierungen für den internationalen Transport zugelassen sind.

Im Anschluss an die oben genannten Informationen **geben wir das Gesamtgewicht in Tonnen nach den einzelnen transportierten RID-Klassen an** – siehe Tabelle unten. Die Aufstellung basiert auf den Daten für den Jahresbericht des RID-Sicherheitsberaters von ČD Cargo, a. s., für das jeweilige Jahr.

Klasse	RID-Name	Gesamtgewicht (Tonnen)
Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände	156 640
Klasse 2	Gase	650 588
Klasse 3	Brennbare Flüssigkeiten	3 786 938
Klasse 4.1	Entzündbare Feststoffe, selbstzersetzende Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte feste Sprengstoffe	44 034
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe	86 111

Klasse	RID-Name	Gesamtgewicht (Tonnen)
Klasse 4.3	Stoffe, die beim Kontakt mit Wasser entzündbare Gase freisetzen	27 036
Klasse 5.1	Feuerfördernde Stoffe	67 864
Klasse 5.2	Organische Peroxide	115
Klasse 6.1	Giftige Substanzen	97 338
Klasse 6.2	Infektionserreger	0
Klasse 7	Radioaktive Stoffe	61
Klasse 8	Ätzende Stoffe	517 098
Klasse 9	Andere gefährliche Stoffe und Gegenstände	711 084
Gesamtsumme		**6 144 908**

E2-6 - Erwartete finanzielle Auswirkungen durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Wir veröffentlichen das Unterthema nicht auf Grundlage der genehmigten „Schnelllösung“ oder der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 der Kommission, welche die Übergangsfrist für die Veröffentlichungspflichten (Anhang C ESRS 1) um 2 Jahre verlängert.

ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1

Die ČD Cargo hat die Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Ressourcennutzung und der Kreislaufwirtschaft bewertet. Die Informationen sind in ESRS-2 der Strategie unter dem Unterpunkt SBM-3 zu finden.

E5-1 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaftspolitik

Grundsätze und Inhalt der Richtlinie

- Verpflichtungen und Gesetzgebung – Unser Ansatz umfasst die Anforderungen der tschechischen Gesetzgebung und gilt für die gesamte ČD Cargo-Gruppe:
  - für die Muttergesellschaft einschließlich ihrer Niederlassungen gilt er vorbehaltlos,
  - die Tochtergesellschaften erfüllen immer mindestens das gesetzliche Minimum[9].
- Die quantitativen Daten beziehen sich auf die gesamte ČD Cargo-Gruppe.

Der Direktor der Abteilung Fahrzeuginstandhaltung und -reparatur ist für die Umsetzung der Verpflichtungen im Bereich der Ressourcennutzung und der Kreislaufwirtschaft in Bezug auf Reparatur und Umweltschutz verantwortlich.

Detaillierte **Verfahren zur Durchführung von Wartungsarbeiten sind in den internen Normen KVs1-B-2009 und KVs-21-B-2018 festgelegt, mit dem Ziel:**

[9] Die ČD Cargo beabsichtigt, in den kommenden Jahren alle diesbezüglichen Maßnahmen bei ihren Tochtergesellschaften zu überprüfen.

- die Verlängerung der Lebensdauer der Fahrzeuge sicherzustellen,
- ein hohes Maß an Sicherheit und Zuverlässigkeit bei geringem Materialeinsatz zu gewährleisten.

Das Instandhaltungssystem wird kontinuierlich verbessert, indem Erfahrungen und Erkenntnisse aus der technologischen Entwicklung in der Branche genutzt werden (z. B. durch die Einführung hochwertigerer Schmierstoffe oder Radsätze mit längerer Lebensdauer).

Es gibt keine interne Politik, die sich mit dem Problem der hohen Preise von Materialien und deren Nichtverfügbarkeit in der ČD Cargo befasst.

Durch die Umsetzung dieser Politik **verpflichtet sich die ČD Cargo zur Einhaltung der Anforderungen der Normen ISO 9001, 14001, 45001, 50001** (auf der Grundlage der oben genannten internen Normen) und aller Verpflichtungen, die sich aus der geltenden tschechischen Gesetzgebung im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit der ČD Cargo ergeben.

Abfälle

Die ČD Cargo, a. s., übernimmt die Verantwortung für die Verbesserung des Umweltschutzes und hat eine interne Norm „Umweltschutz in der ČD Cargo" ausgearbeitet, die die Verpflichtungen der Arbeitnehmer der ČD Cargo, a. s., im Bereich der Abfallwirtschaft und deren Optimierung festlegt. Das IN beschreibt in allgemeiner Form die Verpflichtungen der Abfallwirtschaft, die sich aus dem Gesetz Nr. 541/2020 GBl., über Abfälle ergeben, so dass sie mit den Anforderungen für die Aufstellung einer Abfallhierarchie in Einklang stehen. Die Abfallbewirtschaftung ist in den technischen Unterlagen „Regeln für die Abfallbewirtschaftung an einzelnen Arbeitsplätzen (SOKV/OKV)" ausführlich beschrieben. In den technologischen Unterlagen werden beispielsweise die Diagnostik der an einem bestimmten Arbeitsplatz anfallenden Abfälle, das Verfahren für den Umgang mit Abfällen, die Art und Weise der Kommunikation im Falle einer Überfüllung der Sammelbehälter und andere Anweisungen beschrieben. Das Abfallaufkommen wird durch eine kontinuierliche Erfassung des Abfallaufkommens überwacht, über die jährlich ein Bericht erstellt wird.

In Übereinstimmung mit dieser internen Norm und den Regeln für die Abfallbewirtschaftung **sortieren** die einzelnen Arbeitsstätten **(SOKV/OKV) die Abfälle** nach Arten und Kategorien. Die laufende **Abfallerfassung wird von den Umweltschutzbeauftragten** von ČD Cargo über das Informationssystem **EIS PRO-W durchgeführt, aus dem** gemäß dem Abfallgesetz **die jährliche Meldung an ISPOP übermittelt wird:**

- Die Erfassung erfolgt anhand von Wiegescheinen bei Abfällen in fester Aggregatzustand und anhand von Messgeräten bei Abfällen in flüssiger Aggregatzustand.
- ČD Cargo übergibt die anfallenden Abfälle, einschließlich Altöl, auf der Grundlage eines Vertrages an ein zugelassenes Unternehmen.
    - Ein Teil der Abfälle, z. B. Elektroschrott, wird von den Unternehmen zurückgenommen, von denen neue Waren im Rahmen des Rücknahmesystems erworben werden.

- Der überwiegende Teil der bei der Fahrzeugreparatur anfallenden Abfälle besteht aus metallischen Werkstoffen, die an Abnehmersubjekte zur anschließenden Wiederverwertung geliefert werden.
- Eine weitere wichtige Gruppe von Abfällen, die zur Weiterverarbeitung an Kunden übergeben werden, sind Erdölprodukte, insbesondere Altöle.

Die Hierarchie der Abfallbehandlung bei SOKV wird durch einen internen Standard bestimmt. Die Abfälle werden dann an Abfallverarbeiter übergeben, die sie gemäß § 3 des Gesetzes Nr. 541/2020 GBl., über Abfälle, behandeln.

Die ČD Cargo verlangt in den Ausschreibungen, im Rahmen der Abfallbehandlung, die Vorlage von Zertifikaten nach **ISO 14001, 9001 sowie von Genehmigungen für die Sammlung und Entsorgung von produzierten Abfällen**, die von staatlichen Verwaltungsbehörden erteilt werden. Bei neu durchgeführten Ausschreibungen wird die ČD Cargo Informationen über die anschließende Verarbeitung und den Umgang des Lieferanten mit den übergebenen Abfällen verlangen.

Die bevorzugte Option seitens der ČD Cargo wird das Recycling sein. Diese Option ist vorerst rechtlich nicht durchsetzbar und stellt aus Sicht des Ausschreibungsverfahrens ein zusätzliches Kriterium dar, das keine großen Auswirkungen auf den Anbieter haben wird. In anderen Bereichen plant die ČD Cargo, sich in den kommenden Jahren mit der Lieferkette zu befassen.

Instandhaltung

Das Instandhaltungssystem der Eisenbahnfahrzeuge der ČD Cargo, **das die Verlängerung der Lebensdauer der Fahrzeuge** beim hohen Maß an Sicherheit und Zuverlässigkeit **mit dem Ziel der Minimierung des Materialeinsatzes garantiert**. **Die Fahrzeuge werden** in bestimmten Zeit- und Laufleistungsintervallen **überprüft**, um die zu ersetzenden Teile auf der Grundlage vorgeschriebener Parameter, die sie erfüllen müssen, zu ermitteln (die Teile werden nicht entsprechend ihrer theoretischen Lebensdauer ersetzt). Die ČD Cargo verfügt über fachlich qualifizierte Arbeitnehmer und spezialisierte Arbeitsplätze zur Beurteilung von Teilen.

So werden z. B. in regelmäßigen Abständen Dimensionsmessungen und Defektoskopie (zerstörungsfreie Prüfung) an Eisenbahnradsätzen durchgeführt und Radsätze mit nicht zufriedenstellenden Werten oder Mängeln aus dem Verkehr gezogen. Ebenso werden in den eigenen chemischen Laboratorien in regelmäßigen Abständen Analysen von Ölproben aus Verbrennungsmotoren und Lokomotivtransformatoren durchgeführt, wobei bei unbefriedigenden Feststellungen der Analyse ein Ölwechsel vorgenommen wird. **Um die Nachhaltigkeit des Systems zu gewährleisten, wird die Wiederaufbereitung von Teilen** so weit wie möglich **genutzt**.

E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die ČD Cargo verfügt nicht über Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit der Wiederverwendung von Materialien und Abfällen.

Wiederverwendung von Materialien

- Wir befassen uns bei der Wiederaufbereitung mit den technischen Aspekten der einzelnen Teile und reparieren oder ersetzen sie nur entsprechend ihrem technischen Zustand.
- Die Anzahl der Leistungen in der Reparatur hängt vom Umfang der Beförderung der ČD Cargo ab.
- In der ČD Cargo werden die in den internen Normen festgelegten Verfahren angewendet.

Die Festlegung weiterer Maßnahmen und Ziele in diesem Bereich ist nicht sehr realistisch, da dies einen grundlegenden technologischen Wandel erfordern würde. **Die ČD Cargo** ist kein produzierendes Unternehmen und **verwendet** daher **Primärrohstoffe** nur **in kleinen Mengen**. Was die ausgeführten Tätigkeiten betrifft, so werden hauptsächlich von externen Subjekten hergestellte Ersatzteile verwendet.

Aufbereitung

- Soweit möglich, werden für den Ersatz von Teilen überholte Teile verwendet.
- Methoden der Durchführung einer Aufbereitung:
    - Im Rahmen der eigenen Reparaturkapazitäten - im Fall der Teile, bei denen eine Aufbereitung aufgrund der technologischen Komplexität, die Kapazitäten der ČD Cargo und des fachkundigen Personals möglich ist.
    - In anderen Fällen wird die Aufbereitung von externen Auftragnehmern durchgeführt - z. B. im Rahmen einer höherwertigen Lokomotiv-/Wagenreparatur.

  Bei der physischen Zerstörung (Verschrottung) von Güterwagen und Lokomotiven werden verwertbare Teile demontiert, die nach einer Aufarbeitung weiterverwendet werden. Die Demontage erfolgt entweder in den Räumlichkeiten der ČD Cargo oder bei dem Rechtsträger, der die Entsorgung durchführt. Die Aufbereitung selbst erfolgt dann nach einem der oben genannten Weisen.

Die ČD Cargo verwendet das Material auch bei der Reparatur von Anschlussgleisen wieder, wenn die Verwendung von neuem Material aufgrund niedriger Fahrgeschwindigkeiten nicht notwendig ist (typischerweise niedrige Geschwindigkeiten auf dem Betriebsgelände der Gesellschaft). In diesem Fall werden Schienen und Schwellen, die von der Eisenbahnverwaltung beim Wiederaufbau der nationalen Eisenbahnen ausrangiert wurden, wiederverwendet.

Abfallbehandlung

Die derzeitigen internen Verfahren entsprechen vollumfänglich der Gesetzgebung. Im Falle von Änderungen der Gesetzgebung und anderer äußerer oder innerer Bedingungen wird die ČD Cargo auf die Situation reagieren.

Angesichts der Art der Geschäftstätigkeit von ČD Cargo **lässt sich die Entstehung von Abfällen nicht vermeiden**. ČD Cargo ist weder ein Abfallverarbeiter noch ein Hersteller von Materialien, Lokomotiven oder Güterwagen. **Das Abfallaufkommen wird durch den Umfang der Wartung** und die Wiederverwendung einzelner Komponenten nach der Aufbereitung **bestimmt**. Eine weitere Verringerung der Abfallproduktion wäre nur um den Preis des Rückgangs der Haupttätigkeit der ČD Cargo oder der Verringerung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs möglich, was nicht akzeptabel ist.

Kennzahlen und Ziele

E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Für den Bereich der Abfälle und des Kreislaufmaterials hat die ČD Cargo keine Ziele und Maßnahmen zur Messung der Effizienz festgelegt. Die ČD Cargo wird sich in den kommenden Jahren auf die Festlegung von Zielen in diesem Bereich konzentrieren.

E5-4 Ressourcenzuflüsse

Instandhaltung – verbrauchtes Material

Die nachstehende Tabelle zeigt das Gewicht des von der ČD Cargo Gruppe verbrauchten Materials zusammen mit dem finanziellen Wert der Materialien, für die keine Gewichte verfügbar sind. In der ČD Cargo handelt es sich vor allem um das Material, das im Rahmen von Reparaturarbeiten verbraucht wird. Aus dem Vorjahresvergleich geht hervor, dass **im Berichtszeitraum etwa 2 Tsd. Tonnen weniger Material** für Reparaturen an Schienenfahrzeugen **verbraucht wurden**. Maßgeblich zu diesem Rückgang trug die Verschrottung nicht mehr benötigter Lokomotiven und Güterwagen im Zuge der Umstrukturierung des Unternehmens bei.

E5-4 Ressourcenzuflüsse – Materialverbrauch	Gewicht (in Tonnen) für das Jahr 2025	Wert des Materials (Mio. CZK) für das Jahr 2025	Gewicht (in Tonnen) für das Jahr 2024	Wert des Materials (Mio. CZK) für das Jahr 2024
Stahlplatten, Breitstahl, Stahlbänder und Bänder	3 585,50	1,33	4 410,34	1,70
Quarzsand für Schienenfahrzeuge	720,42	1,41	672,79	1,39
Hölzer, Ausschnitte, Befestigungskeile und Befestigungsrahmen aus Holz	389,83	8,70	436,74	9,07
Sperrholz, Leisten und Furniere	172,40	3,98	43,15	1,11
Batterien, Zellen und deren Teile	0,80	0,34	1,34	0,60
Verbrennungsmotoren und Teile davon, ausgenommen Kolben und Kolbenringe	34,26	22,62	65,69	35,00
Heizung, Klimatisierung und Kühlung der Schienenfahrzeuge	9,26	3,44	13,74	4,07
Kraftstoff-, Öl- und Luftfilter und deren Teile	3,65	4,03	2,74	3,35
Rotierende elektrische Maschinen für Schienenfahrzeuge	962,48	33,07	1 036,79	32,63
Transformatoren und Leistungsdrosseln für Schienenfahrzeuge	63,99	8,80	31,87	5,48
Elektrische Sammler der Schienenfahrzeuge	19,35	11,75	28,38	12,79
Elektrische Ausrüstung von Schienenfahrzeugen – Leistungsgeräte	2,10	3,50	3,09	3,00

E5-4 Ressourcenzuflüsse – Materialverbrauch	Gewicht (in Tonnen) für das Jahr 2025	Wert des Materials (Mio. CZK) für das Jahr 2025	Gewicht (in Tonnen) für das Jahr 2024	Wert des Materials (Mio. CZK) für das Jahr 2024
Bremsen von Schienenfahrzeugen – Steuerung und Druckteil	121,86	40,77	112,10	39,57
Bremsklötze und Bremsschuhe kompakt für Schienenfahrzeuge	330,62	44,69	351,75	38,53
Bremsen von Schienenfahrzeugen – mechanischer Teil	13,52	2,89	13,22	3,05
Kupplungs- und Spannvorrichtungen für Schienenfahrzeuge	556,08	26,69	592,90	26,12
Radsätze und Lagergehäuse für Schienenfahrzeuge	3 928,38	148,94	4 844,96	206,97
Fahrwerk und Zugkraftübertragungselemente von Schienenfahrzeugen	2 323,48	69,99	2 860,68	58,47
Lokomotivschränke	3,55	2,89	4,76	2,08
Teile von Triebfahrzeugen, anderweitig nicht genannt	1,86	1,79	2,43	0,88
Güterwagen-Teile mit offenem Verdeck Gruppe T	0,86	0,37	1,74	1,27
Teile für offene Güterwagen Gruppe E und F	17,25	1,66	15,54	2,00
Sonstiges Material (ohne Gewicht)	0,00	155,75	0,00	163,16
Summe Material mit Gewicht	**13 261,52**	**443,65**	**15 546,73**	**489,13**

Die ČD Cargo verwendet keine biologischen Materialien und Biokraftstoffe für nichtenergetische Zwecke, daher ist ihr Anteil gleich Null. Dieser Bereich ist auch für die ČD Cargo irrelevant, da er das Wesen der definierten IRO nicht zum Ausdruck bringt. Im Rahmen der IRO der ČD Cargo werden die Nichtverfügbarkeit von Materialien und das Risiko von Preissteigerungen gelöst.

Die folgende Tabelle zeigt das Gewicht des nach der Aufarbeitung verbrauchten Materials der ausgewählten 22 Materialgruppen, sowohl in absoluten Werten als auch in Prozent des verbrauchten Materials. Die Tabelle bietet erneut einen Vergleich zum Vorjahr.

E5-4 Ressourcenzuflüsse – materielle Aufarbeitung	Gewicht des renovierten Materials (in Tonnen) für das Jahr 2025	Prozentualer Anteil des aufgearbeiteten Materials (%) für das Jahr 2025	Gewicht des renovierten Materials (in Tonnen) für das Jahr 2024	Prozentualer Anteil des aufgearbeiteten Materials (%) für das Jahr 2024
Summe des aufgearbeiteten Materials	5 094,4	38,41	5 691, 77	36,61

Informationen über den methodischen Ansatz für das Berichtsmaterial

Bei der Aufbereitung der Daten **identifizierte die ČD Cargo die 22 wichtigsten Materialgruppen**. **Dies sind Materialgruppen, die für den Instandhaltungszyklus von Lokomotiven und Güterwagen von zentraler Bedeutung sind.** Unwichtige Posten und Posten, deren Gewicht nicht bestimmt werden kann (z. B. Schutzausrüstung und -kleidung, Öle, Geräte und Teile für die Kommunikation, technische Gase, Lager, Möbel, Farben usw.), wurden aus den Gruppen ausgeschlossen. Bei der Auswahl der

Gruppen berücksichtigte sie den Wert des in den Vorjahren verbrauchten Materials. Im Falle fehlender Gewichte von Teilmaterialien wurden die ausgewählten Gruppen durch das Betriebspersonal ergänzt. Das Ergebnis ist eine einheitliche Materialstruktur für die Gruppe ČD Cargo, einschließlich der Renovierung des verbrauchten Materials und des daraus ermittelten Gewichts und Prozentsatzes des renovierten Materials.

E5-5 Ressourcenabflüsse

Die nachstehende Tabelle zeigt die Abfallstruktur der ČD Cargo Gruppe.

E5-5 Ressourcenabflüsse (in Tonnen)	Werte für das Jahr 2025	Werte für das Jahr 2024
Gesamtmenge der erzeugten Abfälle	3 250,59	3 789,99
1) Gesamtmenge der zur Verwertung bestimmten Abfälle	2 520,48	2 833,62
(a) Gefährliche Abfälle (t)	169,95	145,89
1) Vorbereitung zur Wiederverwendung (t)	0,00	0,00
2) Recycling (t)	169,95	143,59
3) Andere Verwendungszwecke einschließlich Kompostierung (t)	0,00	2,30
(b) Andere Abfälle (t)	2 350,53	2 687,73
1) Vorbereitung zur Wiederverwendung (t)	2 073,33	2 471,94
2) Recycling (t)	264,78	202,35
3) Andere Verwendungszwecke einschließlich Kompostierung (t)	12,42	13,45
2) Gesamtmenge der zu entsorgenden Abfälle	730,11	956,37
(a) Gefährliche Abfälle (t)	117,86	266,09
1) Deponierung (t)	100,32	229,47
2) Andere Beseitigungsverfahren einschließlich energetischer Verwertung (t)	17,54	36,62
(b) Andere Abfälle (t)	612,25	690,28
1) Deponierung (t)	586,76	656,53
2) Andere Beseitigungsverfahren einschließlich energetischer Verwertung (t)	25,50	33,75
Gewicht des gefährlichen Abfalls (t)	287,81	411,98
Gewicht der nicht recycelten Abfälle (t)	2 815,86	3 444,06
Prozentsatz der nicht recycelten Abfälle	87 %	91 %

Aus den Abfallprotokollen der ČD Cargo (jährliche ISPOP-Berichterstattung) geht hervor, dass **die größte Abfallmenge**, die vor allem bei Reparaturarbeiten anfällt, **aus Eisenmetallen, Feilspänen und Eisenmetallspänen, Eisen und Stahl besteht**, die von den Vertragspartnern im Rahmen des Entsorgungsprozesses recycelt werden. **Gemischte Bau- und Abbruchabfälle und gemischte Siedlungsabfälle sind** ebenfalls **ein wichtiger Abfallstrom.** Die Abfallverbrennung findet bei der ČD Cargo nicht statt. Andere Abfälle sind z. B. Motor-, Getriebe- und Schmieröle. Radioaktive Abfälle sind für die ČD Cargo irrelevant.

Eine detaillierte Liste der Abfallstoffe finden Sie in der untenstehenden Tabelle.

Bezeichnung des Abfalls
Abfallverbundstoffe (imprägnierte Gewebe, Elastomer, Plastomer)
Abfälle aus der Entfernung von Farben oder Lacken, die organische Lösungsmittel oder andere gefährliche Stoffe enthalten
Feilspäne und Späne von Eisenmetallen
Gebrauchte Wachse und Fette
Andere Motor-, Getriebe- und Schmieröle
Andere Isolier- und Wärmeträgeröle
Schlämme aus Ölabscheidern
Schlamm aus Schmutzfängern
Ölhaltiges Wasser aus Ölabscheidern
Andere Kraftstoffe (einschließlich Mischungen)
Andere Emulsionen
Papier- und Kartonverpackungen
Kunststoffverpackungen
Verpackungen aus Glas
Verpackungen, die Rückstände von gefährlichen Stoffen enthalten oder damit verunreinigt sind
Absorptionsmittel, Filtermaterialien (einschließlich Ölfilter, soweit nicht anders angegeben), Reinigungstücher und Schutzkleidung, die mit gefährlichen Stoffen verunreinigt sind
Absorptionsmittel, Filtermaterialien, Reinigungstücher und Schutzkleidung mit Ausnahme derjenigen, die unter 15 02 02 fallen
Ölfilter
Bremsbeläge, die nicht unter der Nummer aufgeführt sind
Frostschutzmittel, die gefährliche Stoffe enthalten
Eisenhaltige Metalle
Glas
Gefährliche Bestandteile mit Ausnahme derjenigen, die unter den Positionen 1601 07 bis 1601 11 und 1601 13 und 16 01 14 genannt sind
Nicht anderweitig genannte Bestandteile
Ausrangierte Geräte mit Ausnahme derjenigen, die unter 16 02 09 bis 16 02 13 fallen
Organische Abfälle, die gefährliche Stoffe enthalten
Weggeworfene organische Chemikalien, die gefährliche Stoffe sind oder enthalten
Blei-Säure-Batterien
Nickel-Cadmium-Batterien und -Akkumulatoren
Abfälle, die Erdölstoffe enthalten
Beton
Gemische oder getrennte Fraktionen von Beton, Ziegeln, Fliesen und keramischen Erzeugnissen mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 01 06 fallen
Holz
Kupfer, Bronze, Messing
Aluminium
Zink
Eisen und Stahl
Gemischte Bau- und Abbruchabfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 09 01, 17 09 02 und 17 09 03 fallen
Abfälle, an deren Sammlung und Entsorgung besondere Anforderungen im Hinblick auf die Infektionsprävention gestellt werden

Bezeichnung des Abfalls
Chemikalien, die gefährliche Stoffe sind oder enthalten
Gemisch aus Fetten und Ölen aus einem Fettabscheider, der nur Speiseöle und Speisefette enthält
Schlämme aus der Behandlung anderer Industrieabwässer, die gefährliche Stoffe enthalten
Sonstige flüssige Abfälle aus der Grundwassersanierung, die gefährliche Stoffe enthalten
Papier und Karton
Kunststoffe
Biologisch abbaubare Abfälle
Sonstige nicht biologisch abbaubare Abfälle
Gemischte Siedlungsabfälle
Straßenmüll
Sperrmüll
Sonstige Lösungsmittel und deren Gemische
Verbundverpackungen
Ausrangierte Geräte, die gefährliche Bestandteile enthalten
Laborchemikalien und deren Gemische, die gefährliche Stoffe sind oder enthalten
Glas aus Hartglas (geklebtes, gehärtetes)
Kunststoffe (Novodur-Rohre, Toilettensitze, Pertinax aus HV)
Sägemehl, Hobelspäne, Abschnitte, Holz, Platten und Furniere, die nicht unter der Nummer 03 01 04 aufgeführt sind
Erde und Steine, die nicht unter der Nummer 17 05 03 aufgeführt sind

Informationen über das methodische Verfahren zur Berichterstattung von Abfallstoffen

Die sortierten Abfälle werden von dem beauftragten Abnehmer abgeholt. Alle Abfälle werden auf zertifizierten Waagen gewogen und die Wiegeunternehmen stellen der ČD Cargo Wiegekarten zur Verfügung, die als Grundlage für die Rechnungsstellung dienen und den Abfallcode (unbedenklich/gefährlich), die Abfallbezeichnung, den Zeitraum, den Preis, den Ort, das Gewicht und die Identifikation des Kunden enthalten. Alle Daten werden daher zwar gemessen, aber nicht von einer anderen Subjekt verifiziert. Es ist dann die Sache des Abnehmers, die nachfolgende Abfallbehandlungsmethode (Entsorgung oder Verwertung) anzugeben. Die Rechnungen werden von Ökologen an den Betriebsstandorten bearbeitet, die die fortlaufenden Datensätze in das EIS PRO-W-System eingeben, aus dem jedes Jahr ein ISPOP-Jahresbericht erstellt wird. **Der Jahresbericht dient als Grundlage für die Verarbeitung der „Gesamtabfallmenge“** in der nicht-finanziellen Berichterstattung und wird innerhalb des internen Systems in die erforderliche Struktur des Bereichs E5-5 konsolidiert.

E5-6 – Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Wir veröffentlichen die Offenlegungspflicht nicht auf Grundlage der genehmigten „Schnelllösung“ oder der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 der Kommission, welche die Übergangsfrist für die Offenlegungspflichten (Anhang C ESRS 1) um 2 Jahre verlängert.

SOZIALER BEREICH

ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

Strategien

ESRS 2 SBM-2, ESRS 2 SBM-3

Informationen zu den Interessen und Meinungen der Stakeholder in Bezug auf den Bereich Arbeitskräfte des Unternehmens, d. h. Arbeitnehmer, finden Sie im Abschnitt ESRS-2 der Strategie unter dem Unterthema SBM-2. Dasselbe gilt für Wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und deren Zusammenhang mit der Strategie und dem Geschäftsmodell, die im Unterthema SBM-3 zu finden sind.

Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1

Die geforderten Informationen zur Beschreibung der Verfahren zur Identifizierung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind im ESRS Teil 2 Strategie, in diesem Fall SBM-3, zu finden.

S1-1 – Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft

Unser Ansatz basiert auf der **Einhaltung der Menschenrechte gemäß dem Ethikkodex** von ČD Cargo.

- **ČD Cargo** duldet keinerlei **Form der Diskriminierung und verpflichtet sich, Vielfalt und ein inklusives Umfeld im** Unternehmen **zu fördern**.
    - Im Falle irgendwelchen Verstoßes hat der Mitarbeiter die Möglichkeit, das interne Meldesystem zu nutzen, das in Abschnitt G1 näher erläutert wird.
- **Er beschreibt auch die Methoden der Kommunikation zwischen Management, Mitarbeitern und Gewerkschaften.** Das Thema wird durch den Standard „Sozialer Dialog in der ČD Cargo, a. s." und durch den Tarifvertrag beschrieben, der sich auf das Arbeitsgesetzbuch stützt.

Die ČD Cargo richtet sich nach dem Arbeitsgesetzbuch der Tschechischen Republik, das sich in allen internen Normen der ČD Cargo widerspiegelt, einschließlich des Tarifvertrags. Interne Dokumente enthalten somit unmittelbare Regeln zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen. **Für den Fall einer Menschenrechtsverletzung sind die Verfahren vorgesehen, die Abhilfe zu schaffen** (z. B. Schulungen, Entschädigungen oder in extremen Fällen die Beendigung des Arbeitsverhältnisses). Die konkreten Verfahren sind in den entsprechenden IN festgelegt.

Das Konzept enthält auch **Informationen zur Sicherheit**. Die Sicherheit wird bei der ČD Cargo in 2 Segmenten abgedeckt – Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (BOZP) und Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Im Rahmen der angegebenen Aktivitäten ist die ČD Cargo bestrebt, die Sicherheit ihrer Arbeitnehmer zu maximieren und somit die Zahl der arbeitsbedingten Unfälle oder Zwischenfälle zu verringern.

Im Jahr 2024 verabschiedete die ČD Cargo strategische Ziele für Nachhaltigkeit bis 2030 – **eines der strategischen Ziele ist „Ein attraktiver Arbeitgeber sein".** Im Rahmen dieser Zielsetzung **ergreift die ČD Cargo** wesentliche **Schritte, um den Anstieg der Mitarbeiterfluktuation zu verhindern**, einschließlich des möglichen Verlustes von erfahrenen Mitarbeitern auf der Führungsebene oder von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen. Das Unternehmen bemüht sich, dies durch eine Reihe von Maßnahmen zu beseitigen:

- Sicherstellung stabiler Beschäftigung durch einen Tarifvertrag,
- Bereitstellung von Sozialleistungen für Arbeitnehmer,
- Flexible Arbeitsverpflichtungen.

Trotz größter Bemühungen von ČD Cargo, die oben genannten Maßnahmen umzusetzen, konnte das Unternehmen im Jahr 2025 angesichts des bestehenden und zu erwartenden Rückgangs beim Transport traditioneller Güter **einen erheblichen Personalabbau nicht vermeiden**. **Die Entlassungen erfolgten im Rahmen der durchgeführten Umstrukturierung des Unternehmens, deren Ziel es ist, das Unternehmen angesichts der voraussichtlichen Entwicklung des Transportvolumens von Gütern auf der Schiene in den kommenden Jahren zu stabilisieren.** Im Vergleich zum Vorjahr verließen etwa 1 200 Mitarbeiter das Unternehmen. Dabei handelte es sich nicht nur um Mitarbeiter im operativen Bereich, sondern auch um Mitarbeiter in der Verwaltung. **ČD Cargo bemüht sich** in dieser schwierigen Situation um **einen möglichst sensiblen Umgang und eine transparente Kommunikation** – so bietet das Unternehmen den betroffenen Mitarbeitern beispielsweise die Möglichkeit einer Anstellung bei der Muttergesellschaft ČD, a.s. und anderen Unternehmen an.

Bei ČD Cargo gab es im Berichtszeitraum jedoch **auch positive Entwicklungen im Bereich des Personalmanagements**. Diese werden im Jahresbericht des Unternehmens im Abschnitt HR-Marketing und Aufbau der Arbeitgebermarke näher beschrieben.

Die Direktorin der Personalabteilung ist für die Erfüllung der Verpflichtungen im Rahmen des strategischen Ziels „Ein attraktiver Arbeitgeber sein" verantwortlich. Ausführlichere Informationen finden Sie in dem Abschnitt, in dem die Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher Risiken und Chancen beschrieben werden.

<u>Grundsätze und Inhalt der Richtlinie</u>

- Verpflichtungen und Gesetzgebung – die Richtlinie berücksichtigt die Anforderungen der tschechischen Gesetzgebung und gilt für die gesamte ČD Cargo-Gruppe:
    - die Richtlinie gilt vorbehaltlos für die Muttergesellschaft einschließlich ihrer Niederlassungen,
    - die Tochtergesellschaften erfüllen immer mindestens das gesetzliche Minimum[10].
- ČD Cargo verpflichtet sich zur Einhaltung der Anforderungen der Normen ISO 45001 und ISO 20471, die die Grundlage für SM BOZP bilden.

[10] Die ČD Cargo beabsichtigt, in den kommenden Jahren alle diesbezüglichen Maßnahmen bei ihren Tochtergesellschaften zu überprüfen.

- Die quantitativen Daten beziehen sich auf die gesamte ČD Cargo-Gruppe.

Menschenrechte und Arbeitskraft

Die ČD Cargo übernimmt die Verantwortung für die Einhaltung der Menschenrechte, einschließlich der Arbeitsrechte, ihrer eigenen Arbeitskräfte. Die ČD Cargo, a. s., hat seit ihrer Gründung einen verbindlichen internen Standard für ihre Arbeitnehmer entwickelt, den Ethikkodex. Darin heißt es, dass **die ČD Cargo die Achtung der Menschenrechte sicherstellt, Gleichbehandlung konsequent anwendet**, und zwar einschließlich des Grundsatzes der gleichen Entlohnung auf allen Ebenen, der auch im Tarifvertrag des Unternehmens verankert ist. Die Einhaltung des Tarifvertrages wird von den Sozialpartnern der ČD Cargo streng überwacht. Die Gesellschaft hält sich auch an das Arbeitsgesetzbuch und andere gesetzliche Vorschriften.

Die ČD Cargo erklärt, dass ihre Verpflichtungen in Bezug auf ihre eigenen Arbeitskräfte im Einklang mit den einschlägigen international anerkannten Instrumenten stehen, einschließlich der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Auch hierzu finden sich Informationen im Verhaltenskodex des Unternehmens. Dieses Dokument befasst sich auch mit Fragen des Menschenhandels, der Zwangsarbeit und der Pflichtarbeit. Die ČD Cargo schließt auch die Beschäftigung von Kindern aus und hält die gesetzlichen Bedingungen für die Beschäftigung von Minderjährigen und das Verbot der Kinderarbeit ein.

Die Form des Informationsaustauschs und der Kommunikation über soziale Fragen ist im internen Standard „Sozialer Dialog in ČD Cargo, a.s.“ verankert. Darin werden die verantwortlichen Personen (ob auf zentraler Ebene – Generaldirektion oder Exekutivebene), ihre Aufgaben und die Art und Weise der gegenseitigen Kommunikation zwischen dem Arbeitgeber, den Arbeitnehmern und den Sozialpartnern in der ČD Cargo festgelegt. Die Arbeitnehmer sind auch an der Entwicklung der internen Vorschriften der ČD Cargo im Rahmen der internen Norm „System und Entwicklung der internen Normen" beteiligt. Bei neuen internen Standards oder Änderungen bestehender interner Standards werden im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens die Fachbereiche und damit die Arbeitnehmer einbezogen, die von dem internen Standard direkt oder anderweitig betroffen sind. Dies gilt auch für betriebliche Mitarbeiter, wobei die Arbeitnehmervertreter – die Sozialpartner – an den Stellungnahmen beteiligt werden. Der Sinn des Stellungnahmeverfahrens ist es, unter allen Teilnehmern einen Konsens über die endgültige Form der internen Norm zu erreichen. Falls erforderlich, wird das Stellungnahmeverfahren wiederholt, und wenn es keine Einigung zwischen allen Beteiligten gibt, wird die endgültige Form von dem für die Genehmigung der internen Norm Verantwortlichen festgelegt.

Arbeitsunfälle

Die Politik der Vorbeugung von Arbeitsunfällen ist ein Bestandteil der Politik des integrierten Managementsystems „Integriertes Managementsystem der ČD Cargo, a. s." (im Folgenden auch als **IMS** bezeichnet). Die IMS-**Politik verpflichtet** die Arbeitgeber **zur Förderung einer sicheren, gesundheitsverträglichen Arbeitsumgebung, um Arbeitsunfälle zu vermeiden**. Darüber hinaus

verfügt die ČD Cargo über ein zertifiziertes Managementsystem (Leitung) für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz (im Folgenden nur als **SM BOZP**) gemäß ISO 45001.

- Das SM BOZP legt den Prozess der Steuerung, Überwachung, Bewertung und der Ergreifung von Korrektur- oder Verbesserungsmaßnahmen im Bereich Arbeitsschutz fest.
- Das Ziel ist es, Risiken zu minimieren, Arbeitsunfälle zu verhindern und die Arbeitsbedingungen zu verbessern.
    - Die Ziele des Arbeitsschutzmanagements sind im Bericht über den Stand des Arbeitsschutzes in der ČD Cargo, a. s., für das Jahr 2025 definiert und dargelegt.

Im Rahmen des etablierten **Systems zur Gewährleistung der Sicherheit im Schienenverkehr wird die Sicherheitsrichtlinie** (SMS-CDC-EU-221) auf der Ebene des Vorstandsvorsitzenden **genehmigt** und regelmäßig aktualisiert.

- Das Ziel des etablierten Systems zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs ist seine kontinuierliche Verbesserung.
- Die Grundlage ist die Vorbeugung und die maximale Anstrengung zur Ermittlung und Beseitigung von Sicherheitsrisiken, Unfällen und Zwischenfällen, Arbeitsunfällen und anderen Situationen, die sich auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnverkehrs negativ auswirken.
- Zu den grundlegenden Elementen der Sicherheitspolitik gehören:
    - die Erfüllung der Transportbedürfnisse der Kunden unter Gewährleistung eines sicheren Bahnbetriebs,
    - die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Arbeitsumfelds für die Ausübung der Tätigkeiten der Mitarbeiter,
    - die konsequente Untersuchung der Ursachen von Zwischenfällen und Arbeitsunfällen einschließlich der anschließenden Unterweisung der Mitarbeiter,
    - die Einbindung der Mitarbeiter in die Verbesserung der Betriebssicherheit (Bearbeitung von Anregungen, Erstellung interner Standards, Teilnahme an Projekten).

Diskriminierung

Die Themen Diskriminierung, Belästigung, Förderung der Chancengleichheit und Vielfalt werden durch den Ethikkodex der ČD Cargo abgedeckt. **Die ČD Cargo beachtet das Verbot jeglicher Diskriminierung** (auch bei der Einstellung) **oder Belästigung** in jeglicher Form (sexuelle Belästigung, Belästigung am Arbeitsplatz). Der Ethikkodex der ČD Cargo, a. s., besagt eindeutig, dass jede Form von Belästigung, sexueller Belästigung, Verfolgung, Diskriminierung oder ungerechter Behandlung völlig inakzeptabel ist. **Diese Regeln gelten ausnahmslos**, auch aus Gründen der Rasse, der ethnischen Herkunft, der Hautfarbe, der Nationalität, der Religion, des Alters, des Geschlechts, des Kriegsveteranenstatus, der sexuellen Orientierung, der Geschlechtsidentität, einer Behinderung, der Religion, der politischen Überzeugung, der Weltanschauung oder aus anderen Gründen. Andernfalls kann es zu disziplinarischen Maßnahmen oder sogar zur Kündigung des Arbeitsverhältnisses kommen. **Im Falle eines Verstoßes gegen das Verbot kann der Arbeitnehmer das** etablierte

Whistleblowing-Verfahren nutzen, das in Abschnitt G1 – Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur näher beschrieben wird.

Die ČD Cargo verpflichtete sich auch, **die Vielfalt zu fördern** und ein Umfeld zu schaffen, das vielfältig und integrativ ist und dadurch die Individualität und die persönliche Entwicklung jedes Arbeitnehmers fördert. Als Eisenbahnbeförderer ist die ČD Cargo eine spezifische betriebliche Organisation, die Wert auf die Gesundheit ihrer Arbeitnehmer legt, was sich auch aus den geltenden Rechtsvorschriften ergibt. Aus diesem Grund ist die Möglichkeit der Beschäftigung von Menschen mit spezifischen Behinderungen bei der ČD Cargo erheblich eingeschränkt. Dennoch wird die Unterstützung für diese Menschen nicht vernachlässigt und spiegelt sich auch im Tarifvertrag wider.

Die ČD Cargo setzt sich auch aktiv **für die Rückkehr** ihrer **Arbeitnehmer nach Mutterschafts- und Elternurlaub ein und schafft** günstige **Arbeitsbedingungen, die die Chancengleichheit fördern und einen fairen Zugang für alle Arbeitnehmer gewährleisten**. Insbesondere bietet es den Frauen im Elternurlaub die Möglichkeit, auf der Grundlage von Vereinbarungen außerhalb des Arbeitsverhältnisses einzusteigen, d. h. hauptsächlich in der Form von Vereinbarungen über die Arbeitsleistung und später in der Form von Teilzeitarbeit. Kinder können in Kindergruppen innerhalb der Gruppe České dráhy untergebracht werden.

S1-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

Bei der ČD Cargo wird der Dialog in erster Linie **durch die Gewerkschaften** der ČD Cargo geführt, **die die Arbeitnehmer** in der Kommunikation mit dem Arbeitgeber auf der oberen, mittleren und unteren Ebene vertreten, und zwar im Einklang mit dem internen Standard „Sozialer Dialog in der ČD Cargo, a.s." und in dem geltenden Unternehmenstarifvertrag. Der Dialog bezieht sich meist auf Tarifverhandlungen, Konsultationen oder den gegenseitigen Informationsaustausch.

Tarifvertragsverhandlungen

Wie bereits erwähnt, umfasst der soziale Dialog bei ČD Cargo auch Verhandlungen über den Betriebstarifvertrag:

- Er regelt die individuellen und kollektiven Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern,
- Er enthält Bestimmungen, die gleiche Bedingungen für alle Beschäftigten unabhängig von ihrer Position oder der Dauer ihrer Beschäftigung gewährleisten,
- Er umfasst Regelungen zur Vergütung, zu den Arbeitsbedingungen sowie zur Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz,
- Wahrung sozialer Sicherheiten und anderer Arbeitnehmerleistungen für einen bestimmten Zeitraum (in der Regel ein Kalenderjahr).

Kommunikationsfrequenz

- Auf höchster Führungsebene finden alle zwei Monate regelmäßige Treffen mit Vertretern aller Gewerkschaftsorganisationen bei ČD Cargo statt.

- Auf der Ebene der untergeordneten Organisationseinheiten – in der Regel mit den Direktoren oder Leitern dieser Organisationseinheiten – finden diese Treffen je nach Bedarf etwa einmal im Monat statt.
- Darüber hinaus werden die Vertreter der Gewerkschaftsorganisationen der ČD Cargo zu Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Firmentarifvertrags eingeladen.

Die Aufnahme von Tarifverhandlungen für eine Änderung oder einen neuen Betriebstarifvertrag muss in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen des Arbeitsgesetzes und des Gesetzes über die Tarifverhandlungen erfolgen. Die operative Verantwortung dafür, dass sich diese Zusammenarbeit und ihre Ergebnisse in den Fortschritten des Unternehmens widerspiegeln, liegt bei dem für die operative Abteilung zuständigen Vorstandsmitglied. Dieser kommuniziert im Rahmen von Tarifverhandlungen gemäß der internen Norm Sozialer Dialog bei der ČD Cargo, a. s., und gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Arbeitsgesetzbuches. Die verschiedenen Phasen der Tarifverhandlungen werden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen geführt.

Jeder Arbeitnehmer hat die Möglichkeit, sich zu allem zu äußern, Vorschläge zur Verbesserung von Abläufen oder der Arbeitsorganisation zu machen und umgekehrt auch Negatives auf transparente Weise zu äußern, ohne dafür bestraft zu werden (siehe auch die Informationen über das interne Berichtssystem in G1 – Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur).

Die ČD Cargo hat für den betreffenden Zeitraum einen Betriebstarifvertrag abgeschlossen und einen internen Standard für den sozialen Dialog auch zum Zweck der Achtung der Menschenrechte der eigenen Arbeitnehmer herausgegeben. **Betriebstarifvertrag spiegelt** weiter **die Perspektiven der Belegschaft wider:**

- Lohnerhöhung,
- Soziale Absicherung (Beibehaltung der Arbeitszeit, des Urlaubs sowie verschiedener Formen von Zuschüssen, Prämien und Zusatzleistungen),
- Er garantiert die Gleichbehandlung (Bedingungen für alle Arbeitnehmer, unabhängig von ihrer Position oder der Dauer ihrer Beschäftigung).

Die ČD Cargo verschafft sich einen Überblick über die Perspektiven der eigenen Arbeitskräfte auf der Grundlage der von den Arbeitnehmern bereitgestellten Informationen. Gleichzeitig reagiert sie, indem **sie das Arbeitsumfeld an die Arbeitnehmer anpasst**, z. B. verrichten Frauen in der ČD Cargo keine anstrengende oder andere schwere körperliche Arbeit, sie werden bei der Schichtplanung berücksichtigt, indem die Nachtarbeit abgeschafft wird, usw. Auf schutzbedürftige Personen wird im Ethikkodex der ČD Cargo, a. s., hingewiesen und wir verweisen auch auf das interne Dokument Strategie des Personalmanagements der ČD Cargo, a.s., für die angegebenen Zeiträume.

Der Arbeitgeber bewertet regelmäßig die Einhaltung der vereinbarten Bestimmungen des abgeschlossenen Firmentarifvertrags in regelmäßigen Zusammentreffen mit Vertretern der Gewerkschaftsorganisationen auf oberer, mittlerer und lokaler Ebene im Einklang mit dem internen Standard Sozialer Dialog in der ČD Cargo, a. s., und dem gültigen Firmentarifvertrag.

Sonstige Aktivitäten im Bereich der Zusammenarbeit mit eigenen Arbeitskräften

ČD Cargo, a. s., entwickelt darüber hinaus **unterstützende Kommunikationsinstrumente** für die Mitarbeiter, deren **Ziel** der Zugang und die Teilnahme der Vertreter **der Belegschaft an der kontinuierlichen Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems sind.** Dabei handelt es sich beispielsweise um Anwendungen, in denen einzelne Informationen und Anregungen der Mitarbeiter erfasst und anschließend die Ergebnisse der Maßnahmen einschließlich eventueller Rückmeldungen an die Mitarbeiter dokumentiert werden. Es handelt sich konkret um die Anwendungen Meldung des Maschinenführers und D-VS. Die Anwendungen stellen die Verbindung zum zuständigen Mitarbeiter der Organisationseinheit der Lokführer, zum zuständigen Mitarbeiter der Instandhaltung bzw. zum Infrastrukturmanager sicher und sammeln Informationen und Hinweise zu Störungen an Lokomotiven oder an der Infrastruktur, zu außergewöhnlichen Ereignissen, Arbeitsunfällen und anderem.

S1-3 Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann

Die ČD Cargo verfügt über Verfahren zur eventuellen Behebung negativer Auswirkungen auf die Arbeitskräfte.

Im Rahmen des Systems SM BOZP sind in den unternehmenseigenen Normen (nachstehend IN genannt) Verfahren zur Prävention und Bewertung von Überprüfungen und Abhilfemaßnahmen festgelegt. Die Erfassung, Meldung und Untersuchung von Arbeitsunfällen, deren Entschädigung und die Festlegung von Abhilfemaßnahmen werden beispielsweise in IN PERs14-B-2008 behandelt. Anschließend Auswertung der Arbeitsunfälle und Identifizierung der Risiken für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit sowie Festlegung von Maßnahmen zu deren Beseitigung in IN PERs21-B-ČD CARGO-EU.

Verfahren für die Bearbeitung der Sicherheitsinformationen und Anreize von Arbeitnehmern **im Bereich Betrieb und Sicherheit werden** in der **Durchführungsbestimmung** SMS-CDC-EU-241 **Konsultation mit Arbeitnehmern und anderen Parteien behandelt**. Die ergriffenen Maßnahmen werden im Rahmen des Verfolgungsprozess überwacht und bei der Sicherheitsbewertung Safety Jour fixe auf der Ebene des Sicherheitsmanagers besprochen.

Die ČD Cargo hat auch **einen Mechanismus zur Bearbeitung von Beschwerden eingerichtet**. **Mitarbeiter** von ČD Cargo **können Folgendes nutzen:**

1. eine gemeinsame **E-Mail-Adresse:** stiznosti@cdcargo.cz **für** die Meldung von **Verstößen gegen den Verhaltenskodex und Whistleblowing** (siehe Informationen über das interne Whistleblowing-System in G1 – Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur). Die E-Mail-Adresse befindet sich auch auf der Website der ČD Cargo.
2. **Im Falle** eines mutmaßlichen **Verstoßes gegen den Verhaltenskodex kann weiterhin** die E-Mail-Adresse: etika@cdcargo.cz genutzt werden.

Im Rahmen des internen Meldesystems können Hinweise auch schriftlich und telefonisch (die Kontaktdaten sind auf der Website von ČD Cargo veröffentlicht) **oder** nach Absprache mit der

zuständigen Person **persönlich eingereicht werden**. Diese Kommunikationskanäle werden vom Unternehmen selbst eingerichtet.

ČD Cargo fördert die Verfügbarkeit dieser **Kanäle:**

- bei Beginn eines Arbeitsverhältnisses durch eine Einarbeitungsschulung,
- durch regelmäßige Schulungen aller Mitarbeiter von ČD Cargo,
- durch Veröffentlichung auf dem internen SharePoint-Portal oder auf der ČD Cargo-Website,
- sowie bei einer Änderung der entsprechenden internen Richtlinie durch deren Veröffentlichung und die Aufforderung an die Mitarbeiter, sich damit vertraut zu machen.

Die relevanten betrieblichen Anwendungen für Sicherheitsinformationen und -anreize (Meldung des Maschinenführers und D-VS-Meldung) sind Teil der Prozesse und stehen den betrieblichen Arbeitnehmern in der Form von Apps auf ihren Tablets während der Arbeitstätigkeit zur Verfügung. Die Arbeitnehmer werden damit bei ihrem Dienstantritt im Rahmen ihrer beruflichen Kompetenz vertraut gemacht. Im Falle des Schutzes von Hinweisgebern ist eine Bewertung der Kenntnisse der Mitarbeiter in Abschnitt G1 – Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur – enthalten.

Bei der Bearbeitung einer Beschwerde im Rahmen des internen Meldesystems des IN unterrichtet die zuständige Person den Hinweisgeber innerhalb einer angemessenen Frist über das Ergebnis der Untersuchung und über die getroffenen Maßnahmen. Ausführlichere Informationen sind in Abschnitt G1 – Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur – zu finden, wo die Verfahren des internen Berichterstattungssystems beschrieben werden.

S1-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

Im Rahmen des strategischen Ziels „Ein attraktiver Arbeitgeber sein" **ergreift die ČD Cargo die Maßnahmen**, die sich auf eigene Arbeitskräfte auswirken können, **einschließlich Maßnahmen zur Verringerung potenzieller Bevorzugungen** von Arbeitnehmern/Bewerbern (z. B. Männer gegenüber Frauen) **bei Lohnverhandlungen**, wodurch ein faires und gleichberechtigtes Arbeitsumfeld gefördert wird. Angesichts der niedrigen Arbeitslosigkeit **hat sich ČD Cargo** zudem **zum Ziel gesetzt, die derzeitigen Fachkräfte zu halten und so die Fluktuationsrate niedrig zu halten + neue Mitarbeiter zu gewinnen** (Einzelheiten siehe Abschnitt S1-1 „Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft“).

Die ČD Cargo ergreift auch Maßnahmen, um die Sicherheit ihrer Arbeitnehmer zu maximieren und Arbeitsunfälle und Krankheiten zu vermeiden. Wenn ein Arbeitnehmer in eine schwierige Lebenssituation gerät, kann er beim Arbeitgeber ein zinsloses Darlehen beantragen, oder im Falle eines Unfalls **kann er Unterstützung durch die Stiftung „Bahn mit Herz" beantragen**. **Im Jahr 2025 wurde vom transparenten Konto ein Gesamtbetrag in Höhe von 11 237 500 CZK an Stiftungszuschüssen** (die entweder als Einmalzahlung oder in Form von jährlichen Raten ausgezahlt wurden) **ausgezahlt**. **Darüber hinaus beschloss der Verwaltungsrat des Stiftungsfonds** im Jahr 2025

die Auszahlung von Stiftungszuschüssen in Höhe von: **8 630 000 CZK** (als Einmalzahlung oder in Form jährlicher Raten) aufgeteilt **auf 22 Familien.** Die Hilfe in schwierigen Lebenssituationen erfolgt in Form von einmaligen Zahlungen oder langfristiger Unterstützung. Wenn es um die Sicherheit der Arbeitnehmer geht, ist es wichtig, ihnen Arbeitsschutzmittel zur Verfügung zu stellen und ihre Arbeitsumgebung und -ausrüstung ständig zu verbessern.

Strategisches Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber sein"

Das strategische Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber sein" wird für die Muttergesellschaft ČD Cargo, a. s., und die Länder, in denen sie tätig ist, definiert. Die Teilziele und Maßnahmen beziehen sich auf den Zeitraum 2024–2030; **eine vollständige Liste der Maßnahmen findet sich im folgenden Abschnitt „S1 – Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen sowie dem Management wesentlicher Risiken und Chancen“, einschließlich Informationen zum Fortschritt** der veröffentlichten Ziele und ihrer Teilmaßnahmen **im Vergleich zum Jahr 2024.** Zur Erreichung des strategischen Ziels werden eigene Finanzierungsressourcen genutzt.

Aktuelle Höhe der Ausgaben:

- Fluktuationsrate – Das derzeitige Niveau der Leistungen, die die ČD Cargo ihren Arbeitnehmern und potenziellen Arbeitnehmern bietet, liegt über dem Standard.
- Anzahl der Schulungsstunden pro Mitarbeiter – für 2024 waren dies etwa 35 Mio. CZK, in der aktuellen Periode waren es 34 Millionen CZK.
- Das Verhältnis der Vergütung von Männern und Frauen – die Differenz in der Vergütung von Männern und Frauen wird in den folgenden Zeiträumen angegangen, um den gesetzlichen Bestimmungen zu entsprechen, da sich das Unternehmen derzeit in einer Umstrukturierung befindet, die eine Korrektur der Differenz nicht zuließ.

Höhe der künftigen Ausgaben:

- Fluktuationsrate – Die ČD Cargo erwartet keine Erhöhung der Investitionen in Leistungen an Arbeitnehmer, da das derzeitige Niveau über dem Standard liegt.
- Anzahl der Schulungsstunden pro Mitarbeiter – mittelfristig Investitionen in Höhe von mehreren zehn Millionen CZK pro Jahr.
- Verhältnis der Vergütung von Männern und Frauen – Investitionen in Millionenhöhe (CZK) pro Jahr, der genaue Betrag wird nach Festlegung der endgültigen Berechnungsmethode gemäß den geltenden Rechtsvorschriften bekannt gegeben.

Im Zusammenhang mit den potenziell wesentlichen Auswirkungen auf eigene Arbeitskräfte und in Bezug auf das strategische Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber sein" hat die ČD Cargo Unterziele festgelegt, die in S1-5 aufgeführt sind. Die ČD Cargo kann neue Arbeitnehmer heranziehen oder bestehende Arbeitnehmer vor allem durch die Höhe der Vergütung und eine Reihe von Vorteilen zum Verbleib motivieren.

Der abgeschlossene Tarifvertrag garantiert den Arbeitnehmern folgende Leistungen:

- Beitrag zur Rentenversicherung,
- Beitrag zur Lebensversicherung,
- Bereitstellung eines Betrags für die Verpflegung,
- Länger als der gesetzliche Urlaub u. ä.

Im Zusammenhang mit der Renten- und Lebensversicherung ist ČD Cargo auf das Inkrafttreten des Gesetzes Nr. 324/2025 GBl., **(Gesetz über den Pflichtbeitrag zu Altersvorsorgeprodukten)** vorbereitet**,** das ab dem 01.01.2026 die **Verpflichtung zur Einzahlung** in eine Zusatzrentenversicherung oder eine ergänzende Altersvorsorge **für Mitarbeiter einführt, die risikobehaftete Tätigkeiten ausüben** (sog. Kategorie 3). Der Beitrag setzt einen aktiven Antrag seitens des Arbeitnehmers voraus.

Neben den im Tarifvertrag festgelegten Leistungen bietet ČD Cargo beispielsweise eine vergünstigte Multisport-Karte oder ermäßigte Fahrpreise in den Zügen der České dráhy an. Außerdem bietet sie ihren Arbeitnehmern flexible Arbeitsverpflichtungen, Teilzeitarbeit oder flexible Arbeitszeiten. Schließlich bietet sie die Möglichkeit, Produkte und Dienstleistungen günstiger zu erwerben.

Weitere Maßnahmen mit positiven Auswirkungen auf die Arbeitskräfte

Zu den weiteren Maßnahmen gehört die Entwicklung von Systemen und **Instrumenten zur Unterstützung der Tätigkeiten der Arbeitnehmer**.

- **Der Simulator für Maschinenführer**, der es ermöglicht, unter Begleitung eines Lektors wichtige Betriebssituationen und -bedingungen zu trainieren und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Schienenverkehr zu leisten.
- Es gibt ein elektronisches Instrument, das Regelbuch, das strukturierte Dokumente für die Leistung und Unterstützung der einzelnen Arbeitnehmer enthält.
- Erstellung von Lehrvideos.

Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen

Im Rahmen des oben genannten **strategischen Ziels** „Ein attraktiver Arbeitgeber sein" **überwacht die ČD Cargo die Wirksamkeit der Maßnahmen und die Umsetzung des strategischen Ziels im ESG-Ausschuss und im Vorstand der Gesellschaft anhand** der festgelegten **KPIs**, die im Abschnitt S1-5 dargestellt sind. Die Bewertung der Relevanz von Maßnahmen in Bezug auf tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen ist für Aktivitäten im Rahmen des strategischen Ziels nicht relevant. Es handelt sich um eine Reihe von Aktivitäten mit positiver Wirkung auf die Arbeitnehmer der ČD Cargo, die neben dem Ziel, die bestehenden Arbeitnehmer zu halten, durch eine gerechte Entlohnung und Chancengleichheit zu deren Ausbildung und Zufriedenheit beitragen sollen.

Geplante Maßnahmen zur Verringerung der wesentlichen Risiken mit Bezug auf Arbeitskräfte

Im Rahmen der Revision der **Analyse der doppelten Wesentlichkeit** für die betrachtete Periode **wurden keine wesentlichen Risiken für den Bereich S1** – Eigene Belegschaft festgestellt. Dieser

Abschnitt informiert in erster Linie über die geplanten Maßnahmen im Rahmen des strategischen Ziels „Ein attraktiver Arbeitgeber sein". Im Rahmen des strategischen Ziels unternimmt ČD Cargo bedeutende Schritte, die näher beschrieben werden im Abschnitt S1-1 - Strategien im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft und im Abschnitt S1 - Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen.

Geplante Maßnahmen zur Nutzung wesentlicher Chancen mit Bezug auf Arbeitskräfte

Im Rahmen des strategischen Ziels „Ein attraktiver Arbeitgeber zu sein" maximiert die ČD Cargo die Sicherheit ihrer Arbeitnehmer und ermöglicht deren Ausbildung und Entwicklung. **In diesem Bereich sieht ČD Cargo eine Chance, die Sicherheit** und den reibungslosen Ablauf des Schienenverkehrs **zu verbessern** sowie die Zahl der Arbeitsunfälle zu senken – und zwar **durch die Schulung von Lokführern am Zugsimulator**.

- **Das Ziel ist es, wichtige Betriebssituationen und -zustände zu trainieren und damit zur Erhöhung der Sicherheit im Schienenverkehr beizutragen.** Dies wird unter dem Sicherheitsziel „Ausbildung der Maschinenführer am Simulator" definiert.
- Das Ziel schließt an den Kernbereich der Sicherheitspolitik im Bereich der Eliminierung von Unfällen, Zwischenfällen und Arbeitsunfällen auf, indem die Kompetenzen der Arbeitnehmer erhalten und entwickelt und die Arbeitsbedingungen verbessert werden.
- Zielvorgabe: **Schulung aller Lokführer von ČD Cargo** im Verkehrsgebiet der Tschechischen Republik (ca. 1 500 Lokführer bis Ende 2027)
    - **Das Teilziel** für das Jahr 2025 **wurde auf mindestens 400 Lokführer festgelegt und erreicht**. **Im Jahr 2025 wurden 682 Lokführer geschult.**
    - Da es sich um ein neues Element gehandelt hat, das im Jahr 2024 festgelegt wurde, ist der Standardwert Null.
    - Das Ziel für 2026 wurde gleich wie für 2025 festgelegt, nämlich die Ausbildung von mindestens 400 Lokführern.
- Die Bewertung der Zielvorgabe erfolgt monatlich im Rahmen des Safety Jour fixe und es wird in den Protokollen dieser Sitzungen aufgenommen. Die Methodik für die Festlegung und Bewertung von Sicherheitszielen für den Eisenbahnbetrieb ist in IN SMS-CDC-EU-321 Sicherheitsziele und Planung definiert. Das konkrete Ziel „Ausbildung der Maschinenführer am Simulator" basiert auf dem Prozess der kontinuierlichen Verbesserung von SMS-CDC-EU-721, Aufzeichnungen werden in IS EGJE aufbewahrt.

Die Sicherheitsmanager der einzelnen Länder, in denen das Unternehmen tätig ist, und die für die Umsetzung des SMS in den einzelnen Organisationseinheiten verantwortlichen Personen sind an der Information, Festlegung, Umsetzung und Bewertung der Sicherheitsziele beteiligt. Die Einführung und Sensibilisierung für Sicherheitsziele erfolgt durch Schulungen oder gelegentlich durch Veröffentlichungen in der internen Zeitschrift Cargovák. Im Berichtszeitraum gab es keine Änderungen am Ziel „Ausbildung der Maschinenführer am Simulator“.

Vermeidung von negativen Auswirkungen durch interne Verfahren

Die eigenen Mitarbeiter sind in den Ausschreibungsprozess eingebunden, d. h., es wird ein Verfahren angewandt, bei dem der Endnutzer (Mitarbeiter) oder ein Vertreter der Nutzer der Waren / Dienstleistungen / Bauleistungen in die Vorbereitung der Ausschreibung einbezogen wird und somit mitbestimmt:

a) Anforderungen an die Qualifikationskriterien,
b) Zeitplan für die Umsetzung des Auftrags,
c) Die quantitativen und qualitativen Parameter der ausgeschriebenen Waren / Dienstleistungen / Bauleistungen.

Der Vertreter der Nutzer bewertet auch die eingereichten Angebote und gegebenenfalls Muster (wenn es sich um Waren handelt) und ist in der Regel in den Bewertungsausschuss des Angebots eingebunden. Damit soll so das Risiko minimiert werden, Waren/Dienstleistungen/Bauten zu erwerben, die negative Auswirkungen auf die eigenen Arbeitnehmer haben könnten.

Zuweisung von Ressourcen für das Management der wesentlichen Auswirkungen

Jährlich werden ausreichende finanzielle Mittel für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, allgemeine und berufliche Bildung, Gesundheits- und Präventivmaßnahmen usw. bereitgestellt. Die ČD Cargo veröffentlicht regelmäßig Informationen über die Ressourcen, die für das Management ihrer wesentlichen Auswirkungen bereitgestellt werden, um Transparenz zu gewährleisten und den Nutzern zu ermöglichen, zu verstehen, wie diese Auswirkungen geleitet werden. Dieser **Prozess umfasst mehrere wichtige Schritte:**

1. Identifizierung und Bewertung der Auswirkungen:
    a. Die ČD Cargo identifiziert Bereiche, in denen ihre Aktivitäten die größte Wirkung erzielen.
        i. Zum Beispiel Umweltaspekte, Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter oder wirtschaftliche Aspekte.
    b. Diese Tätigkeiten sind oft ein Bestandteil eines umfassenderen Managementrahmens und betreffen mehrere Abteilungen der ČD Cargo.
        i. Z. B. innerhalb der Abteilung des geschäftsführenden Direktors: Abteilung für Eisenbahnsicherheit, ferner der Abteilung des Finanzdirektors, der Betriebsabteilung oder der Geschäftsabteilung.
        ii. Andere Fachreferate und JOS sind ebenfalls an der Erhebung von Informationen beteiligt.
2. Zuweisung von Ressourcen:
    a. Das Unternehmen bestimmt, welche finanziellen, personellen und technologischen Ressourcen zum Management dieser Auswirkungen zugewiesen werden sollen.
        i. Es kann Investitionen in grüne Technologien, die Schulung von Arbeitnehmern oder die Zusammenarbeit mit Nachhaltigkeitsexperten umfassen.

b. Die Zuteilung der Mittel wird vom „Investitionsausschuss" genehmigt, der von der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen des Finanzdirektors geleitet wird und sich auf die Beiträge der Fachdienste und der JOS stützt.

3. Offenlegung der Informationen:
   a. Die ČD Cargo veröffentlicht detaillierte Informationen über diese Mittel und Maßnahmen in ihren Jahresberichten oder auf ihrer Website.
   b. Die Informationen werden in einer Weise präsentiert, die für alle Beteiligten verständlich und zugänglich ist.
   c. Die Offenlegung von Informationen im Jahresbericht wird von einer Fachstelle unter der direkten Leitung des Finanzdirektors in der Zusammenarbeit mit der Geschäftsabteilung vorgenommen.
      i. Die Website wird von der Abteilung Verkaufsunterstützung aktualisiert, die ein Bestandteil der Geschäftsabteilung ist.
4. Überwachung und Bewertung:
   a. Eine regelmäßige Überwachung und Bewertung der Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen ist von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass die zugewiesenen Mittel effektiv eingesetzt werden und das Unternehmen seine Ziele im Bereich des Managements der Auswirkungen erreicht.
      i. Dies wird von der Abteilung für das interne Audit wahrgenommen, die dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss direkt unterstellt ist.
5. Engagement der Beteiligten:
   a. Die ČD Cargo bezieht ihre Arbeitnehmer, Kunden, Lieferanten und andere Beteiligte in den Prozess des Folgenmanagements aktiv ein, um sicherzustellen, dass ihre Ansichten und Bedürfnisse berücksichtigt werden.
      i. Für dieses sorgen die verschiedenen Abteilungen (Finanzen, Geschäftsabteilung, Betriebsabteilung, dem Vorstandsvorsitzenden unterliegende Abteilung und Abteilung des geschäftsführenden Direktors)

Auf diese Weise verbessert die ČD Cargo nicht nur ihre Nachhaltigkeitsleistung, sondern stärkt auch das Vertrauen und die Beziehungen zu ihren Beteiligten.

Kennzahlen und Ziele

S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Das strategische Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber sein" enthält Teilmaßnahmen mit definierten KPIs und Schritten zu deren Umsetzung.

Liste der Maßnahmen und Fortschritte für den Berichtszeitraum

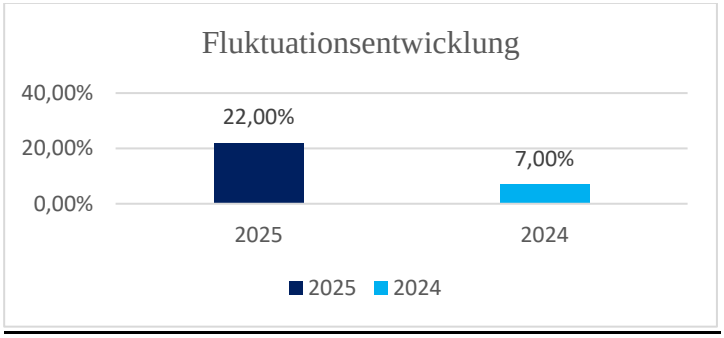
Maßnahme: Jährliche Mitarbeiterfluktuation von bis zu 9 %/Jahr

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- einen aktiven sozialen Dialog mit den Arbeitnehmervertretern zu führen und einen Konsens in der Form eines Unternehmenstarifvertrags zu erzielen
- das gezahlte Gehalt durch ein angemessenes Angebot an Leistungen für Arbeitnehmer zu ergänzen
- neue Arbeitnehmer mit überwiegend unbefristeten Verträgen ausstatten
- flexible Arbeitsverpflichtungen

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- Aus der nachstehenden Grafik geht die Veränderung der Fluktuationsrate im Jahresvergleich hervor. **Der Anstieg im Jahresvergleich ist auf die Umstrukturierung des Unternehmens zurückzuführen, die sich auf die Beschäftigungslage ausgewirkt hat**; näher darauf wird im Abschnitt S1-1 eingegangen.
- Der Tarifvertrag für das Jahr 2026 wurde erfolgreich abgeschlossen und garantiert das gleiche Niveau an Sozialleistungen wie im vorangegangenen Zeitraum.
    a. **Neu eingeführt wurde eine Prämie für das Übertreffen des geplanten Geschäftsergebnisses aus dem Kerngeschäft**, die an die Mitarbeiter ausgezahlt werden kann, falls das Unternehmen das geplante Ergebnis des Kerngeschäfts übertrifft.
    b. Es kam zu einer Vereinfachung der Tarifstufen und zu einer Anhebung ihrer Sätze.



Bewertung der Maßnahmen und Aktivitäten für den nächsten Zeitraum:

- Der **KPI-Zielwert wurde** deutlich **überschritten** (9 %), **was durch umfangreiche Entlassungen** im Unternehmen **beeinflusst wurde** (siehe Abschnitt S1-1).
- **Für das Jahr 2026 wird keine weitere Entlassungswelle erwartet, sofern der Geschäftsplan des Unternehmens eingehalten wird.**
    a. Die Umsetzung weiterer Korrekturmaßnahmen ist nicht erforderlich.
    b. Es wird davon ausgegangen, dass die Fluktuationsrate auf das Niveau des Jahres 2024 sinken wird.
- Für das Jahr 2026 ist eine Anpassung des Sozialleistungsprogramms für die Mitarbeiter geplant.

Maßnahme: Bis 2030 soll die Schulung im Umfang von mehr als 10 Stunden pro Jahr und Arbeitnehmer gesichert werden (davon min. 50 % müssen für die fachliche Kompetenz sein)

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- über die gesetzlich vorgeschriebene Ausbildung hinausgehen, um die Ausbildung und Entwicklung der Arbeitnehmer zu verbessern
- Bereitstellung von Arbeitsschutzausrüstungen für die Arbeitnehmer und Verbesserung ihrer Arbeitsumgebung und -ausrüstung
- Entwicklung der Kompetenzen von Triebfahrzeugführern mit Hilfe eines Zugführungssimulators mit dem Ziel, wichtige Betriebssituationen und -bedingungen zu üben und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Schienenverkehr zu leisten

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- **Die durchschnittliche Anzahl der Schulungsstunden** pro Mitarbeiter der ČD Cargo-Gruppe **betrug** im Jahr 2025 **24,51 Stunden** (im Jahr 2024: 27,86 – Einzelheiten siehe Abschnitt S1-13). Der leichte Rückgang der durchschnittlichen Anzahl an Schulungsstunden pro Mitarbeiter ist auf den Abschluss der obligatorischen D-ETCS-Schulung (die es dem Lokführer ermöglicht, eine Lokomotive mit aktiviertem ETCS zu fahren) im Jahr 2024 zurückzuführen. Die genannte Schulung wurde im Jahr 2025 nicht mehr durchgeführt. Weitere Schulungen zum Thema ETCS sind bereits ein Bestandteil der regelmäßigen Schulungen.
- **ČD Cargo, a. s., gab** im vergangenen Jahr **etwa 20 Mio. CZK für die Ausstattung der Mitarbeiter mit persönlicher Schutzausrüstung aus.** Einen wesentlichen Teil dieser Investition machten Warnschutzkleidung für Arbeiten im Gleisbereich und Arbeitsschutzschuhe aus.
- Die Fortschritte bei der Anzahl der am Zugsimulator geschulten Lokführer sind im Abschnitt S1-4 „Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze“ aufgeführt.

Bewertung der Maßnahmen und Aktivitäten für den nächsten Zeitraum:

- **Der KPI-Indikator wurde mit deutlichem Spielraum erfüllt,** daher sind keine Korrekturmaßnahmen erforderlich.
- Für das Jahr 2026 plant ČD Cargo, alle Schulungen für Lokführer mit eigenen Ressourcen durchzuführen und mindestens 400 Lokführer am Zugsimulator zu schulen.

Maßnahme: Verringerung des geschlechtsspezifischen Lohngefälles auf 5 % bis 2030

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- Sicherstellung der Nichtdiskriminierung im Einstellungsverfahren und in den routinemäßigen Arbeitsverfahren und Verhinderung der Benachteiligung bestimmter Minderheiten und Gruppen
- gleiche Entlohnung für Männer und Frauen in der Gesellschaft – Begrenzung möglicher Vorteile für die eine oder andere Gruppe bei Lohnverhandlungen.
- die Möglichkeit, im Falle ungünstiger Lebensumstände einen Beitrag aus der Stiftung oder dem Sozialfonds zu erhalten

Fortschritt im Berichtszeitraum:

- **Im Berichtszeitraum wurden keine Fälle von Diskriminierung oder Benachteiligung bestehender oder potenzieller Mitarbeiter verzeichnet. Die Beseitigung des Lohngefälles zwischen Männern und Frauen war aufgrund der Umsetzung von Sparmaßnahmen und der laufenden Umstrukturierung nicht möglich.**
- Inanspruchnahme des Sozialfonds – die Möglichkeit, im Falle widriger Lebensumstände Mittel aus dem Sozialfonds in Anspruch zu nehmen, blieb unverändert. Es kam lediglich zu einer Anpassung der Teilparameter für die Inanspruchnahme von Erholungszuschüssen. Es ist nun nicht mehr möglich, Mittel auch für den Partner eines Mitarbeiters zu beantragen, sondern nur noch für Kinder. Der Erholungszuschuss kann nun ausschließlich für Erholungsaufenthalte aus dem Reisekatalog des Reisebüros ČD Travel in Anspruch genommen werden. Die Möglichkeit, Mittel für Kinderferienlager oder Kuraufenthalte in Anspruch zu nehmen, blieb unverändert.

Vorgehensweise und Zielsetzung

Bei ČD Cargo wurden die oben genannten Ziele im Rahmen des ESG-Projekts „Festlegung von Nachhaltigkeitszielen“ festgelegt, das im Jahr 2024 durchgeführt wurde. Dieses **Projekt** hat **zunächst eine Idee** auf der Managementebene **definiert**, die als Ausgangspunkt für die Festlegung von Nachhaltigkeitszielen diente. **Anschließend wurden** unter Beteiligung der engeren Projektleitung **ein Konzept und eine Aufschlüsselung der einzelnen Ziele erstellt**. **Aus dem Konzept** und den einzelnen Zielen **wurden strategische Ziele für einzelne Bereiche** – E, S, G – **identifiziert. Die strategischen Ziele wurden** anschließend der Geschäftsleitung der Gesellschaft vorgestellt und **auf der Sitzung des Vorstands am 27.08.2024** im Rahmen einer Präsentation über den aktuellen Stand der ESG-Berichterstattung **genehmigt**. Die strategischen Nachhaltigkeitsziele der ČD Cargo bis 2030 lauten wie folgt:

- Verringerung der CO_2-Emissionen,
- Ein attraktiver Arbeitgeber sein,
- Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein.

Nach der Genehmigung wurden die einzelnen strategischen Ziele unter Beteiligung der von den strategischen Zielen betroffenen Abteilungen ausgearbeitet. **In den Teilworkshops wurden für die strategischen Ziele die partiellen „Maßnahmen“ erarbeitet**, die die Strategie der Organisation umsetzen. **Für diese „Maßnahmen“ wurden** messbare zeitliche Ziele **festgelegt** und **KPIs zur**

Messung der Effektivität und Zielerreichung definiert. **Da die Ziele ohne** die Aufstellung von **Aktionsplänen nicht erreicht werden können**, wurden auch diese aufgestellt. **Für jede „Maßnahme" wurde eine verantwortliche Person** von dem Management der Gesellschaft **benannt**.

Nach der Konsolidierung aller oben genannten Informationen wurde das **Ergebnisdokument „Strategie für das Management der wesentlichen Nachhaltigkeitsfragen der ČD Cargo bis 2030" am 05.11.2024 vom Vorstand der Gesellschaft genehmigt**. Im Berichtszeitraum wurde das Dokument aktualisiert und in der Sitzung des Vorstands am 18.11.2025 genehmigt. Da die Ziele im letzten Quartal 2024 genehmigt wurden, ist das Jahr 2025 das erste Jahr, in dem die Ziele erreicht und bewertet werden.

Ausgangswerte:

Das strategische Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber sein“ einschließlich der Teilmaßnahmen wurde im Jahr 2024 genehmigt. Daher ist das **Jahr 2024 das Basisjahr, und die folgenden Bezugswerte wurden innerhalb dieses Jahres festgelegt**.

- Fluktuationsrate: 7 % für das Jahr 2024
- Anzahl der Schulungsstunden pro Arbeitnehmer der Gruppe ČD Cargo für das Jahr 2024: 27,86

Unterschied im Verhältnis der Entlohnung der Männer und Frauen – die Methodik zur Berechnung dieser Kennzahl wird im kommenden Zeitraum angepasst, um mit der Richtlinie über die Transparenz der Entlohnung in Einklang zu stehen, die im Jahr 2026 in die tschechische Gesetzgebung transponiert werden sollte. ČD Cargo hat jedoch für das Berichtsjahr eine vorläufige Berechnung der Differenz zwischen dem Durchschnittslohn von Männern und Frauen bei der Muttergesellschaft ČD Cargo, a. s., vorgenommen, die 11 % beträgt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Methodik zur Berechnung dieses Indikators in Zukunft im Zusammenhang mit der oben genannten Umsetzung in tschechisches Recht angepasst wird.

Methodik:

Innerhalb der ČD Cargo wurden Maßnahmen festgelegt, die die Erfüllung der Teilmaßnahmen und damit des strategischen Ziels gewährleisten sollten. Diese sind oben aufgeführt. Es gab im Berichtszeitraum keine Änderungen am strategischen Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber zu sein“ und an den einzelnen Teilmaßnahmen. Die Teilmaßnahmen und ihre Zielwerte werden jährlich vom Vorstand der Gesellschaft bewertet. Die für die Teilziele verantwortliche Person (Direktorin der Personalabteilung) hat die Leistungskennzahlen in KPIs reflektiert. Das strategische Ziel und seine Unterziele können in der Zukunft in Bezug auf andere damit zusammenhängende nationale oder europäische Rahmenpolitiken und damit zusammenhängende ESG-Gesetze, die sich direkt oder indirekt auf die ČD Cargo auswirken werden, neu bewertet werden.

S1-6 Merkmale der Beschäftigten des Unternehmens

Die ČD Cargo legt das Thema offen, um das Ziel der Information der Nutzer über den Beschäftigungsansatz des Unternehmens, einschließlich des Umfangs und der Art der Auswirkungen, nicht zu stören (siehe Absatz 49 in S1-6, Anhang ESRS 2). Die Gesamtzahl der Arbeitnehmer der ČD

Cargo Gruppe und die Anzahl der Arbeitnehmer nach einzelnen Bereichen ist im ESRS 2 in dem Teil Strategie –Offenlegungspflicht SBM-1 zu finden.

Mitarbeitermerkmale ČD Cargo	Daten für das Jahr 2025			Daten für das Jahr 2024		
	Frauen	Männer	Summe	Frauen	Männer	Summe
Anzahl der Arbeitnehmer	1 078	4 356	5 434	1 319	5 043	6 362
Anzahl der ständigen Arbeitnehmer (unbefristet)	1 051	4 316	5 367	1 309	5 022	6 331
Anzahl der Arbeitnehmer auf Zeit (befristet)	27	40	67	10	21	31
Zahl der Arbeitnehmer mit nicht garantierter Arbeitszeit (Vereinbarung über die Ausführung der Arbeit und Vereinbarung über die Arbeitstätigkeit)	44	277	321	48	273	321

Berechnungsmethodik:

- Anzahl der Arbeitnehmer – der Wert wird anhand der Zahl der Arbeitnehmer zum 31.12.2025 ermittelt, der Wert umfasst nicht die Arbeitnehmer mit nicht garantierten Arbeitszeiten (Vereinbarung über die Ausführung der Arbeit und Vereinbarung über die Arbeitstätigkeit)
- Anzahl der ständigen Arbeitnehmer (unbefristet) – es ist die Erfassungsanzahl der unbefristeten Arbeitnehmer zum 31.12. angegeben
- Anzahl der Arbeitnehmer auf Zeit (befristet) – es ist die Erfassungsanzahl der befristeten Arbeitnehmer zum 31.12.
- Zahl der Arbeitnehmer mit nicht garantierter Arbeitszeit - Anzahl der Arbeitnehmer mit der Vereinbarung über die Ausführung der Arbeit und mit der Vereinbarung über die Arbeitstätigkeit

Die angegebene Anzahl der Arbeitnehmer der ČD Cargo ist auch im Abschnitt Arbeitnehmerpolitik im Kapitel 8 des Jahresberichtes zu finden.

Fluktuation der Arbeitnehmer

Im Einklang mit dem konzernweiten Ansatz **hat die ČD Cargo für die Berechnung** dieses Indikators **die durchschnittliche physische Anzahl** der Arbeitnehmer in der Gruppe ČD Cargo verwendet. Der sich daraus ergebende Prozentsatz der Fluktuation wurde dann ermittelt, indem die Gesamtzahl der Arbeitnehmer, die freiwillig oder aufgrund einer Entlassung oder Pensionierung ausgeschieden sind, durch die durchschnittliche physische Anzahl der Arbeitnehmer in der gesamten ČD Cargo Gruppe geteilt wurde.

Fluktuation der Arbeitnehmer	Daten für das Jahr 2025			Daten für das Jahr 2024		
	Frauen	Männer	Summe	Frauen	Männer	Summe
Anzahl der ausscheidenden Arbeitnehmer im Berichtszeitraum	335	929	1 264	82	391	473
Durchschnittliche physische Zahl der Arbeitnehmer während des gegebenen Zeitraums	1 160,31	4 536,26	5 696,57	1 337,13	5 180,37	6517,51
Gesamtfluktuationsrate im Berichtszeitraum	-	-	22 %	-	-	7 %

S1-7 – Merkmale der nicht angestellten Beschäftigten in der eigenen Belegschaft des Unternehmens

In der ČD Cargo-Gruppe waren im Berichtszeitraum **insgesamt 253 Mitarbeiter** (tatsächlicher Personalbestand) beschäftigt, **die keine Arbeitnehmer sind** (im Vorjahreszeitraum 293), was im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang um 40 Mitarbeiter entspricht. **Alle** „Nicht-Arbeitnehmer" **fallen unter die Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s.** Der Gesamtwert wird anhand des Registers zum 31.12.2025 ermittelt und umfasst nur Arbeitnehmer der Agenturen. Die Agenturmitarbeiter arbeiten am häufigsten als Lokführer.

S1-8 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Der **Gesamtanteil der Arbeitnehmer** der ČD Cargo, a.s., **deren Interessen durch Arbeitnehmervertreter vertreten werden**, **beträgt** in der Tschechischen Republik **100 %.** Diese Angabe blieb gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum unverändert.

S1-10 Angemessene Entlohnung

In der ČD Cargo Gruppe wird **allen Arbeitnehmern ein angemessener Lohn** in Übereinstimmung mit den geltenden Richtwerten (Mindestlohn in den einzelnen Ländern, in denen die Gruppe tätig ist) **gezahlt**. Dies gilt sowohl für die Muttergesellschaft als auch für alle Tochtergesellschaften.

S1-13 Parameter für Schulungen und Kompetenzentwicklung

Bei ČD Cargo erfolgt die Leistungs- und Karrierebewertung gemäß der internen Richtlinie „Mitarbeiterbewertungssystem“, ist jedoch nicht formalisiert, und es werden keine Statistiken darüber geführt, sodass der prozentuale Anteil nicht veröffentlicht werden kann. ČD Cargo plant, sich in den kommenden Jahren eingehender mit diesem Thema zu befassen und den gesamten Prozess zu dokumentieren.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die berufliche Weiterbildung der Mitarbeiter.

Berufsbildung	Daten für das Jahr 2025	Daten für das Jahr 2024
Anzahl der Trainingsstunden	133 183,75	177 264,51
Durchschnittliche Anzahl pro Mitarbeiter	24,51	27,86
- **davon Frauen**	12,59	13
- **davon Männer**	27,46	31,7

S1-14 Parameter für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Dieser Bereich war in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nicht wesentlich, dennoch hat die ČD Cargo Gruppe beschlossen, die Anzahl der Arbeitsunfälle ihrer Arbeitnehmer zu melden. **Im Berichtszeitraum** wurden in der ČD Cargo-Gruppe **168 Arbeitsunfälle gemeldet** (im Vorjahreszeitraum 153), und es kam ebenso wie im Vorjahreszeitraum zu keinem damit verbundenen Todesfall eines Mitarbeiters.

S1-16 Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Die Differenz im Vergütungsverhältnis zwischen Männern und Frauen, berechnet anhand des Durchschnittslohns von Männern und Frauen bei der Muttergesellschaft ČD Cargo, a. s., betrug im Jahr 2025 11 %.

Verhältnis der Gesamtvergütung des bestbezahlten Mitarbeiters zum Median innerhalb der Gesellschaft ČD Cargo, a. s., für das Jahr 2025 betrug 18.

S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Bei der ČD Cargo gab es im Berichtszeitraum keine Vorfälle oder Beschwerden im Zusammenhang mit der Menschenrechtsarbeit. Sie hat auch keine Geldstrafen oder Sanktionen in diesem Bereich erhalten.

VERWALTUNG UND UNTERNEHMENS-FÜHRUNG

ESRS G1 – Unternehmenspolitik

Verwaltung und Unternehmensführung

ESRS 2 GOV-1

Informationen über die Rolle der Verwaltungs-, Management- und Aufsichtsorgane sind in ESRS-2 Strategie unter dem Unterthema GOV-1 zu finden.

Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen

ESRS 2 IRO-1

Die geforderten Informationen zur Beschreibung der Verfahren zur Identifizierung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind im ESRS Teil 2, in diesem Fall SBM-3, zu finden.

G1-1 Strategien in Bezug auf Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur

Die ČD Cargo verfügt über Mechanismen zur Feststellung, Meldung und Untersuchung von Fehlverhalten:

- Die Entgegennahme und Bearbeitung von Meldungen ist durch den internen Standard ČD Cargo, a. s., Ethikkodex und den internen Standard ČD Cargo, a. s., Internes Meldesystem geregelt.
- Die zuständigen Personen sind für die Entgegennahme der Meldungen, die Bewertung ihrer Relevanz und Angemessenheit, die Untersuchung der Meldungen, für den Vorschlag von Abhilfemaßnahmen und andere Verfahren im Zusammenhang mit der Meldung zuständig.
    - Wird der Vorwurf für begründet oder teilweise begründet befunden, schlägt die zuständige Person weitere Maßnahmen vor, z. B. die Aufforderung zur Mitarbeit des Mitarbeiters, die Anforderung von Unterlagen oder das Betreten der Büros oder anderer Räumlichkeiten des Unternehmens.
    - Wird die Meldung als unbegründet oder falsch erachtet, informiert die zuständige Person den Hinweisgeber.
    - Die Einhaltung der internen Standards wird von jedem leitenden Mitarbeiter in seinem Zuständigkeitsbereich laufend überwacht
- Die Meldung gilt als erledigt, wenn das Schreiben mit der Erledigung, das die Schlussfolgerungen zu allen Punkten der Meldung enthält, versandt wurde.
- Die zuständige Person muss dem beauftragten Mitarbeiter der Gesellschaft auch Abhilfemaßnahmen vorschlagen und überwachen.

Der Schutz von Hinweisgeber ist ebenfalls durch **die oben genannten internen Standards abgedeckt.**

ČD Cargo gewährleistet im Zusammenhang mit einer eingegangenen Meldung den Schutz personenbezogener Daten:

- im Rahmen des Meldeverfahrens,

- im Zuge der Untersuchung der Meldung,
- sowie den Schutz der Identität des Meldenden, wobei alle gemeldeten Sachverhalte und vorgelegten Unterlagen als vertraulich behandelt werden.

Die zuständige Person, die die Meldung untersucht, **ist** sowohl während der Untersuchung als auch nach Abschluss der Untersuchung **zur Vertraulichkeit verpflichtet** und schützt Informationen über die Person des Hinweisgebers und Informationen über Personen, die eines Fehlverhaltens verdächtigt werden.

Keine Vergeltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Einreichung oder Untersuchung einer Meldung **dürfen gegen den Hinweisgeber**, eine Person, die bei der Ermittlung der Informationen, die Gegenstand der Meldung sind, bei der Einreichung der Meldung oder bei der Beurteilung der Stichhaltigkeit der Meldung behilflich war, eine dem Hinweisgeber nahestehende Person, eine Person, die ein Angestellter oder Kollege des Hinweisgebers ist, eine Person, die von dem Hinweisgeber kontrolliert wird, **oder andere** im Sinne des internen Standards **ergriffen werden**. Zu den Vergeltungsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Meldung ergriffen werden, gehören unter anderem die Beendigung des Arbeitsverhältnisses oder die Nichtverlängerung des befristeten Arbeitsverhältnisses, die Beendigung eines Rechtsverhältnisses auf der Grundlage einer Arbeitsleistungs- oder Tätigkeitsvereinbarung, die Abberufung von der Position eines leitenden Mitarbeiters, die Kürzung des Gehalts oder der Vergütung oder die Nichtgewährung einer persönlichen Zulage sowie andere Maßnahmen, die in der internen Norm definiert sind.

Die Hinweisgeber dürfen im Zusammenhang mit ihrer Meldung **allgemein** weder direkt noch indirekt **bestraft oder benachteiligt werden**. Die ČD Cargo erfüllt dies vorbehaltlos.

Eine Benachrichtigung kann eingereicht werden:

1. **elektronisch über** die E-Mail-Adresse **stiznosti@cdcargo.cz**, die auf der Website von ČD Cargo veröffentlicht ist;
2. **schriftlich** an die Adresse ČD Cargo, a. s., Abteilung für interne Revision (O17/1), Jankovcova 1569/2c, 17000 Prag 7 – Holešovice; der Umschlag muss mit dem Vermerk „Whistleblowing – NICHT ÖFFNEN“ versehen sein;
3. **telefonisch** unter der auf der Website von ČD Cargo veröffentlichten Nummer;
4. **persönlich** nach Absprache mit der zuständigen Person.

Die oben genannten Informationen sind ein Bestandteil der Erstschulung und der regelmäßigen jährlichen Schulung (Zeitaufwendigkeit 30 Minuten). Das gesamte Verwaltungspersonal ist geschult, das Betriebspersonal jedoch nicht (oft technisch nicht möglich).

Die oben genannten Mechanismen, mit denen die ČD Cargo das Thema illegales Verhalten abgedeckt hat, **bilden** zusammen mit dem Ethikkodex der Gesellschaft, dem internen Meldesystem, der strafrechtlichen Haftung von juristischen Personen, den Antikorruptionsregeln der ČD Cargo und der Sicherheitspolitik **den grundlegenden Rahmen der Unternehmenskultur**.

Berufsbildung

Im Rahmen der Fachvorbereitung der Mitarbeiter **erfolgt die Grundschulung zu Richtlinien** der ČD Cargo: SMS (Sicherheitspolitik der ČD Cargo, a. s.), Whistleblowing (internes System der ČD Cargo, a.s.), TOPO (Programm zur Verhinderung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit und Antikorruptionsregeln der ČD Cargo, a. s.), Ethikkodex der ČD Cargo, a. s., und zwar **bei jedem neu eingestellten Arbeitnehmer** als Bestandteil der Erstschulung in der Form von E-Learning. **Die Schulungen werden in regelmäßigen Abständen wiederholt**, wenn sich der Inhalt einzelner Maßnahmen ändert oder **je nach den Auswirkungen der Maßnahme** auf die Arbeitnehmer und ihre Tätigkeiten:

- Für die Politik SMS ist die Schulung immer dann vorgesehen, wenn die Einheitliche Sicherheitsbescheinigung (SSC) für die am Eisenbahnbetrieb beteiligte Arbeitnehmer erneuert oder verlängert wird.
- Die TOPO-Schulung wird regelmäßig einmal pro Jahr von den Vorstandsmitgliedern der ČD Cargo und den leitenden und administrativen Arbeitnehmern mit dem Berufscode KZAM, der mit der Nummer 1-4 beginnt, absolviert.
- Bei jeder Änderung der Verfahren, die in den internen Normen der ČD Cargo festgelegt sind, wird in der ČD Cargo, a. s., über die Meldung von Verstößen und den Ethikkodex geschult.

Die am meisten korruptionsgefährdeten Positionen sind Führungspositionen, d. h. solche, die mit einem Vertrag über die Ausübung der Funktion verbunden sind.

G1-2 Management der Beziehungen zu Lieferanten

Gemäß ihrer internen Politik **bezahlt die ČD Cargo an alle ihre Lieferanten bei Fälligkeit** (einschließlich kleiner und mittlerer Unternehmen). Der Finanzspezialist der GD ČD Cargo erstellt regelmäßig einen Bericht über die in einem bestimmten Zeitraum fälligen, gebuchten Rechnungen aus SAP. Für diese Rechnungen erteilt er den Zahlungsauftrag mit ausreichendem Vorlauf (z. B. bei Auslandszahlungen). Der gesamte Prozess der Rechnungsbegleichung wird im Rahmen der Finanzprüfung regelmäßig geprüft. Der aktuelle Stand der bezahlten Rechnungen (Bericht aus SAP BO – „Montagsreport" Forderungen und Verbindlichkeiten) wird in der Sitzung des Finanzdirektors regelmäßig besprochen.

Einmal **im Jahr werden die wichtigsten Lieferanten bewertet. Der Bewertung unterliegen** alle **Lieferanten mit** einem kumulierten **Wert der Lieferungen von über 500 Tsd. CZK** im Zeitraum von einem Jahr **und** gleichzeitig **mindestens von 150 Tsd. CZK für** mindestens **eine Einheit der Organisationsstruktur**.

Die Lieferanten werden nach mehreren unten aufgeführten Kriterien bewertet:

- **Qualität**
  - Bei diesem Kriterium werden die Anzahl der Beanstandungen im Bewertungszeitraum, die Dokumentation der Produktqualität durch den Lieferanten, die Zertifizierung des Qualitätssystems, der Qualitätsverbesserungsprozess oder die Innovation überwacht.

- **Leistungstermine**
  - Bei diesem Kriterium werden die Genauigkeit der Einhaltung der Leistungsfrist, die Häufigkeit der Nichteinhaltung der Leistungsfrist in %, die Möglichkeit der Änderung der Fristen (Flexibilität des Anbieters bei der Änderung der Fristen) überwacht.
- **Preisentwicklung und Zahlungsbedingungen**
  - Hier geht es um das Preisniveau im Hinblick auf die Preisstabilität und die Zahlungsbedingungen des Lieferanten.
- **Andere Geschäftsbedingungen**
  - Bei diesem Kriterium geht es um das Niveau der Auftragsvergabe, die Flexibilität des Lieferanten im Ausschreibungsverfahren und die allgemeine Kommunikation mit dem Lieferanten.

Das Ergebnis der Bewertung der Lieferanten ist die Einstufung des Lieferanten in eine von drei Kategorien:

a) Lieferant, der nach der Bewertung die Anforderungen erfüllt,
b) Lieferant, der als bedingt konform eingestuft wurde und bei dem im Falle einer zukünftigen Zusammenarbeit an Korrekturmaßnahmen gearbeitet werden muss,
c) Lieferant, der nach der Bewertung die Anforderungen nicht erfüllt. Sollte es aus irgendeinem Grund notwendig sein, mit diesem Lieferanten Geschäfte zu machen, muss eine Ausnahmegenehmigung beim Direktor für Finanzen oder beim Direktor für Einkauf und Investitionen beantragt werden. Dieser Antrag auf die Ausnahme muss relevant begründet werden.

Die ČD Cargo berücksichtigt bei der Auswahl ihrer Lieferanten soziale und ökologische Kriterien. Seit 01. 5. 2024 ist die Maßnahme Nr. 0001/2024 des Direktors O1 der GD ČD Cargo **„Methodik für eine verantwortungsvolle Vergabe von öffentlichen und anderen Aufträgen**“ in Kraft, die **Empfehlungen und Verfahren für die Vorbereitung von Ausschreibungen** in Bezug auf soziale und ökologische Kriterien **beschreibt**.

In Bezug auf die sozialen Kriterien sind dies:

- Angemessene Bevorzugung eines Lieferanten (mit Aufnahme in das Bewertungskriterium), der ein Arbeitgeber für Menschen mit Behinderungen im Sinne des Gesetzes Nr. 435/2004 GBl. über die Beschäftigung ist und somit in der Lage ist, im Rahmen des Ersatzleistungssystems zu liefern;
- Ergänzung der Vertragsunterlagen um die Forderung des Auftraggebers an die Pünktlichkeit der Zahlungen an die Subunternehmer;

In Bezug auf die Umweltkriterien sind dies:

- Erwägung der Aufnahme einer längeren als der standardmäßigen Gewährleistungsfrist, um eine höhere Qualität und Zuverlässigkeit der geforderten Dienstleistungen/Waren/Bauten zu

gewährleisten, was sich letztlich auf die Umwelt positiv auswirken kann (Verringerung der Notwendigkeit vom wiederholten Einkaufen).

Die Arbeitnehmer der ČD Cargo, a. s., die für die Durchführung von Ausschreibungen zuständig sind, werden in der oben erwähnten „Methodik der verantwortungsvollen Vergabe von öffentlichen und anderen Aufträgen" regelmäßig geschult.

Gleichzeitig ist der Ethikkodex für Lieferanten der ČD Cargo, a. s., in Kraft, der von allen Lieferanten bedingungslos eingehalten werden muss. **Jeder Auftragnehmer verpflichtet sich** daher, **die Rechte seiner Arbeitnehmer zu respektieren, die Arbeitsschutzvorschriften einzuhalten und für den Umweltschutz zu sorgen**. Die detaillierten Bestimmungen des Lieferantenkodexes sind auf der Website ČD Cargo verfügbar.

Im Rahmen der Überprüfung der doppelten Wesentlichkeit im Jahr 2025 hat ČD Cargo – angesichts der Tatsache, dass es nicht in der Lage ist, das Ausmaß der strukturellen Veränderungen in der europäischen und tschechischen Industrie für die Zukunft abzuschätzen, **neu das wesentliche Risiko „Risiken, die sich aus der makroökonomischen Lage in bestimmten Branchen ergeben“** identifiziert. Dieses Risiko ist mittel- und langfristig von Bedeutung, da gerade strukturelle Veränderungen in der Bergbau-, Metall- und Hüttenindustrie den Schienengüterverkehrssektor erheblich beeinflussen können.

G1-3 Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Jeder bestehende und neu eingestellte **Arbeitnehmer ist verpflichtet, sich mit den für die Ausübung seiner Tätigkeit erforderlichen internen Vorschriften vertraut zu machen** (siehe Auflistung in G1-1, Abschnitt „Fachliche Weiterbildung“) sowie seine Kenntnisse fortlaufend auf dem neuesten Stand zu halten **und diese** internen **Normen und Grundsätze einzuhalten**. Die ČD Cargo legt verstärkt Wert darauf, die Arbeitnehmer und die betroffenen Personen mit dem Inhalt der oben genannten internen Normen, ihren Zielen und Mechanismen durch regelmäßige Schulungen in Verbindung mit einer Überprüfung der Kenntnisse vertraut zu machen.

Es versteht sich von selbst, dass die gesetzlichen Bestimmungen der Tschechischen Republik und die Grundsätze der korrekten zwischenmenschlichen Beziehungen eingehalten werden müssen. Ein ähnliches Verhalten erwartet die ČD Cargo von Personen, die nicht bei der ČD Cargo angestellt sind, und weiter auch von ihren Kunden. Alle **Führungskräfte** von ČD Cargo (die Liste ist in der internen Richtlinie „Organisationsordnung von ČD Cargo, a. s.“ aufgeführt) **sind verpflichtet, aktiv** für Folgendes **einzutreten:**

- die mit diesen internen Vorschriften verfolgten Ziele,
- die rechtmäßigen Interessen von ČD Cargo,
- konsequente Einhaltung von Rechtsvorschriften und internen Vorschriften,
- die Bedeutung der Existenz und Einhaltung ethischer Grundsätze hervorzuheben,
- ein Verhalten zu fördern, das Korruption und rechtswidriges Handeln in all seinen Formen ablehnt.

Die Entgegennahme und Bearbeitung von Meldungen ist im Kapitel 3 des internen Standards ČD Cargo, a.s., Ethikkodex und im Kapitel 5 des internen Standards ČD Cargo, a.s., Internes Meldesystem geregelt.

Die Ermittler und der Untersuchungsausschuss sind von der Leitungskette getrennt. Dies ist im internen Standard Internes Meldesystem der ČD Cargo, a. s., geregelt. Ermittler – die zuständige Person übt ihre Tätigkeit unabhängig, unparteiisch und mit Umsicht aus und nimmt im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Tätigkeit keine Befehle oder Anweisungen des Arbeitgebers oder anderer Vorgesetzter entgegen. Ihre Arbeitsbewertung darf nicht vom Ergebnis der Untersuchung der Meldung abhängen. Eine zuständige Person darf nicht für die ordnungsgemäße Ausübung ihrer Tätigkeit im Rahmen des Gesetzes zum Schutz von Hinweisgebern bestraft werden.

Verfahren zur Abgabe der Berichte über Ergebnisse an die Verwaltungs-, Management- und Aufsichtsorgane

Stellt die zuständige Person Mängel bei der Durchführung der getroffenen Maßnahmen fest, so ist sie berechtigt, die betreffende Abteilung aufzufordern, innerhalb einer von der zuständigen Person zu bestimmenden Frist Abhilfe zu schaffen. Falls es innerhalb der festgelegten Frist zu keiner Abhilfe kommt, ist die zuständige Person verpflichtet, den Vorstand der ČD Cargo über die Situation zu informieren. Der Vorstand ist verpflichtet, auf der Grundlage der vorgelegten Ergebnisse die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die festgestellten Mängel zu beseitigen und ihr erneutes Auftreten zu verhindern.

Erreichbarkeit von Politiken

Die SMS-Politik (Sicherheitspolitik der ČD Cargo, a. s.), die **Meldung von Verstößen** (Internes Meldesystem der ČD Cargo, a. s.) **sind** auf der Webseite der ČD Cargo öffentlich zugänglich. Die Politiken sind weiter ein Bestandteil der internen Normen, die im internen Normenspeicher gespeichert werden und für alle Arbeitnehmer zugänglich sind (z. B. das Interne Meldesystem der ČD Cargo, a. s., TOPO und der Ethikkodex der ČD Cargo, a. s.). Wenn interne Standards **geändert werden**, **werden die Arbeitnehmer** über die Aufnahme einer neuen Änderung der internen Norm **informiert**. Darüber hinaus sind die internen Normen in der EKN-Anwendung (Elektronisches Normenbuch) verfügbar. Über diese App sind die Dokumente auch auf mobilen Geräten (Smartphone, Tablet) verfügbar. Die Schulung der Mitarbeiter wird in die Ausbildung regelmäßig einbezogen, und es wird ein Feedback in der Form eines Nachweises über die erworbenen Kenntnisse aus der Schulung verlangt. Die Häufigkeit der Schulungen ist in Abschnitt G1-Berufsbildung aufgeführt.

Auf der Internetseite der ČD Cargo sind auch **Informationen für externe Personen verfügbar – z. B.** der **Ethikkodex für Lieferanten** der ČD Cargo, in dem die Gesellschaft von den Lieferanten der ČD Cargo die Einhaltung der in diesem Kodex dargelegten Werte und Grundsätze erwartet.

Schulung

Die Schulung zur strafrechtlichen Verantwortung der juristischen Personen basiert auf der Überprüfung der Kenntnisse der Mitarbeiter über den internen Standard „Programm zur Verhinderung der

strafrechtlichen Verantwortung und des Antikorruptionsprogramms der ČD Cargo, a. s.". Dieser Standard wurde im Jahr 2024 aktualisiert und vom Vorstand der Gesellschaft am 10.12.2024 mit Wirkung zum 01.01.2025 genehmigt. Die Schulung aller Mitarbeiter von ČD Cargo fand im Februar 2025 statt und die Daten in der folgenden Tabelle beziehen sich auf alle Mitarbeiter des Unternehmens im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum, der nur Daten aus der Erstschulung enthielt.

G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Risikofunktionen, einschließlich der Führungskräfte	davon: Mitglieder von Verwaltungs-, Management- und Aufsichtsorganen	Sonstige eigene Arbeitnehmer
Gesamtzahl der Schulungsmaßnahmen in diesem Bereich:	16 (im Jahr 2024: 45)	16 (im Jahr 2024: 13)	1428 (im Jahr 2024: 247)
Gesamtzahl der Schulungsteilnehmer:	16 (im Jahr 2024: 45)	16 (im Jahr 2024: 13)	1428 (im Jahr 2024: 247)
Häufigkeit der Schulungen (monatlich, vierteljährlich, verschieden):	Erstschulung der Mitarbeiter auf dem Schulungsportal, regelmäßige Schulungen einmal pro Jahr oder je nach Bedarf der Organisation		
In der Schulung behandelte Themen:			
Definition von Korruption (ja/nein)	ja (Schulungen werden nur in der CDC Poland und der CDC Adria nicht durchgeführt, wo die Arbeitnehmer über das Thema zwar Bescheid wissen, aber noch nicht geschult wurden; in der CDC Logistics ist das Thema durch eine interne Richtlinie abgedeckt)	ja (Schulungen werden nur in der CDC Poland und der CDC Adria nicht durchgeführt, wo die Arbeitnehmer über das Thema zwar Bescheid wissen, aber noch nicht geschult wurden; in der CDC Logistics ist das Thema durch eine interne Richtlinie abgedeckt)	ja (Schulungen werden nur in der CDC Poland und der CDC Adria nicht durchgeführt, wo die Arbeitnehmer über das Thema zwar Bescheid wissen, aber noch nicht geschult wurden; in der CDC Logistics ist das Thema durch eine interne Richtlinie abgedeckt)
Politik mit Bezug auf Korruption und Bestechung (ja/nein)	Identisch wie im vorherigen Punkt	Identisch wie im vorherigen Punkt	Identisch wie im vorherigen Punkt
Verfahren bei Verdacht/Entdecken (ja/nein)	Identisch wie im vorherigen Punkt	Identisch wie im vorherigen Punkt	Identisch wie im vorherigen Punkt
Ist die Schulung obligatorisch oder freiwillig?	obligatorisch	obligatorisch	obligatorisch
Art der Schulung (z. B. Präsenzschulung, E-Learning)	persönlich, E-Learning, Online	persönlich, E-Learning, Online	persönlich, E-Learning, Online

G1-4 Vorfälle in Bezug auf Korruption oder Bestechung

Im Berichtszeitraum gab es bei der ČD Cargo keine Fälle von Korruption oder Bestechung in der Wertschöpfungskette, an denen das Unternehmen oder seine Arbeitnehmer direkt beteiligt wären.

G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Die ČD Cargo übt keinen politischen Einfluss durch Beiträge an politische Parteien aus, einschließlich der Art und des Zwecks von **Lobbytätigkeiten**, und gibt daher keine Vertretung in den Verwaltungs- oder Leitungsorganen der Muttergesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften an.

Die ČD Cargo **übt ihre Lobbytätigkeiten indirekt** auf zwei Arten aus.

1. Durch Organisationen, denen ČD Cargo angehört
    a. Dazu gehören beispielsweise ŽESNAD.CZ, der Verband der Industrie und des Verkehrs der Tschechischen Republik, der Transportverband und Raildata.
    b. Die Mitgliedschaft in diesen Organisationen ist keine gesetzliche Verpflichtung, sondern richtet sich nach der Geschichte, der Größe der Gesellschaft oder dem Interesse der ČD Cargo am Eisenbahnverkehrsmarkt.
2. Tätigkeit über die Muttergesellschaft České dráhy, a. s.
    a. Es handelt sich z. B. um die UIC (Internationaler Eisenbahnverband), die OSŽD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) und die CER (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften).
    b. Innerhalb dieser Organisationen bemüht sich die ČD Cargo aktiv um die Förderung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

Transparenzregister

Die ČD Cargo ist im Transparenzregister nicht direkt eingetragen, sondern über die folgenden Organisationen:

- Über die Muttergesellschaft České dráhy (Reg.-Nr.: 112575639424-68) und die Organisationen, denen die ČD Cargo über ihre Muttergesellschaft angehört:
    - CER – REG-Nummer: 7574621118-27;
    - CIT – REG-Nummer: 121429224296-34;
    - UIC - Reg.-Nr.: 101449923546-59;
        - Innerhalb der UIC gibt es eine spezielle Gruppe/Interessenvertretung namens Raildata, die keine eigene Nummer hat;
- ČD Cargo ist Mitglied des Verbands der Industrie und des Verkehrs der Tschechischen Republik – Reg.-Nr.: 785320514128-81.
- ČD Cargo ist über seine Niederlassung in Deutschland Mitglied der Güterbahnen (des europäischen Eisenbahnnetzes).
    - Registrierungsnummer: 683572350773-09
- ČD Cargo ist über seine österreichische Niederlassung Mitglied der Wiener Handelskammer (WKÖ).
    - Registrierungsnummer: 10405322962-08

Darüber hinaus ist die ČD Cargo verpflichtet, Verträge im Vertragsregister gemäß dem Gesetz Nr. 340/2015 GBl. über das Vertragsregister zu veröffentlichen (sofern keine Ausnahme gemäß diesem

Gesetz geltend gemacht werden kann). Das Vertragsregister ist unter https://smlouvy.gov.cz/ zu finden – hier erfolgt die Suche über die Registrierungsnummer, die als Registernummer im oben erwähnten Transparenzregister fungiert). Die Identifikationsnummer der ČD Cargo lautet: 28196678.

Die ČD Cargo unterliegt nicht der Pflicht zur Registrierung des wirtschaftlichen Eigentümers gemäß § 7 Abs. 2 Buchst. f) des Gesetzes Nr. 37/2021 GBl. über die Registrierung wirtschaftlicher Eigentümer, da die ČD Cargo eine juristische Person ist, an der die Tschechische Republik, eine Region oder eine Gemeinde direkt oder indirekt alle Anteile und Stimmrechte hält.

15 Grundkapital

Gezeichnetes Grundkapital

Die Gesellschaft weist zum Bilanzstichtag 31.12.2025 ein Grundkapital in Höhe von 8 494 000 TCZK aus, das zu 100 % bezahlt war.

Die ČD Cargo, a.s. hat im Laufe der Berichtsperiode 2025 keine eigenen Aktien oder andere eigene Anteile erworben.

Aktionärstruktur

Alleinaktionär

České dráhy, a.s.

Prag 1, nábřeží L. Svobody 1222, 110 15

Identifikations-Nr.: 709 94 226

16 Berichte des Aufsichtsrates und des Prüfungsausschusses

Bericht des Aufsichtsrates der ČD Cargo, a.s., über die Ausübung seiner Zuständigkeit im Jahr 2025 und die Ergebnisse der Kontrolltätigkeit

Der Aufsichtsrat der ČD Cargo, a.s., fand sich im Jahresverlauf 2025 zu elf ordentlichen Sitzungen zusammen, wobei er auf jeder beschlussfähig war.

Der Aufsichtsrat übte seine Zuständigkeit aus und erfüllte seine Aufgaben im Einklang mit den Rechtsvorschriften und der Satzung der Gesellschaft. Er beaufsichtigte die Ausübung der Zuständigkeit des Vorstandes bei der Realisierung der geschäftlichen Tätigkeit des Unternehmens. Der Vorstand der ČD Cargo, a.s. stellte dem Aufsichtsrat zur Ausübung seiner Kontrolltätigkeit die vorgeschriebenen oder geforderten Informationen und Unterlagen zur Verfügung. Der Vorstandsvorsitzende nahm zusammen mit den übrigen Vorstandsmitgliedern regelmäßig an allen Sitzungen teil, und sie informierten den Aufsichtsrat laufend insbesondere über die unternehmerischen Aktivitäten und Geschäftsergebnisse der Gesellschaft bzw. der Tochtergesellschaften.

Durch den Aufsichtsrat wurden unter anderem Anträge des Vorstandes der ČD Cargo, a.s., auf Erteilung der vorherigen Zustimmung zu bestimmten Rechtsgeschäften erörtert und beurteilt.

Der Aufsichtsrat stellt fest, dass die erforderlichen Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Ausübung seiner Tätigkeit gegeben waren. Bei der Ausübung seiner Kontrolltätigkeit hat der Aufsichtsrat keine Verletzung oder Nichterfüllung von Pflichten, die durch Rechtsvorschriften, die Satzung der ČD Cargo, a.s., die internen Vorschriften des Unternehmens oder Beschlüsse des Alleinaktionärs bei Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung auferlegt wurden, ggf. auf eigene Veranlassung des Aufsichtsrates an den Vorstand der Gesellschaft adressiert waren, seitens der ČD Cargo, a.s., oder einzelner Vorstandsmitglieder der Gesellschaft festgestellt.



Mgr. Michal Krapinec

Aufsichtsratsvorsitzender

Bericht des Prüfungsausschusses der ČD Cargo, a.s., für den Geschäftsbericht der ČD Cargo, a.s., für 2025

Der Prüfungsausschuss der ČD Cargo, a.s. übte seine Zuständigkeit aus und erfüllte alle seine Pflichten im Einklang mit den Rechtsvorschriften, der Satzung der Aktiengesellschaft ČD Cargo, a.s. sowie den geltenden vertraglichen Vereinbarungen. Er überwachte systematisch den Ablauf der Aufstellung des Einzelabschlusses der ČD Cargo, a.s., sowie des Konzernabschlusses der ČD Cargo, a.s., den Prozess ihrer Prüfung bzw. Vorprüfung und der damit verbundenen Dokumente für den Zeitraum 01.01.2025-30.09.2025 und 01.01.2025–31.12.2025.

Der Prüfungsausschuss wurde durch die Vertreter der ČD Cargo, a.s. ordnungsgemäß und rechtzeitig mit relevanten Informationen und Materialien im Zusammenhang mit einzelnen Schritten der Aufstellung des Einzelabschlusses der ČD Cargo, a.s. und des Konzernabschlusses der ČD Cargo, a.s., im Einklang mit den IFRS in der durch die EU verabschiedeten Fassung, des Abhängigkeitsberichts für 2025 und der Vorbereitung des Geschäftsberichts der ČD Cargo, a.s., für 2025 bekannt gemacht.

Der Prüfungsausschuss wurde durch die Vertreter der ČD Cargo, a.s., ordnungsgemäß und rechtzeitig mit relevanten Informationen, Materialien und dem Verlauf der Aufstellung der konsolidierten Offenlegung gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen (Taxonomie-Verordnung) sowie gemäß der geltenden Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD-Richtlinie), vereinfacht als Nachhaltigkeitsbericht für den Zeitraum vom 01.01.2025–31.12.2025, und mit dem Prüfprozess dieses Berichts bekannt gemacht.

Der Prüfungsausschuss beurteilte auch die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit des Prüfers des Einzelabschlusses und des Konzernabschlusses der Gesellschaft – der Gesellschaft Deloitte Audit, s.r.o., erörterte und kommunizierte mit ihm ausgewählte buchhalterische Informationen, gemäß den Rechtsvorschriften abgegebene Erklärungen und Mitteilungen. Im Rahmen der Ausübung seiner Zuständigkeit hat der Prüfungsausschuss bei der Aufstellung und Pflichtprüfung des Einzelabschlusses, des Konzernabschlusses, des Abhängigkeitsberichts sowie des Nachhaltigkeitsberichts und der damit zusammenhängenden Tätigkeiten keine Unzulänglichkeiten oder Verletzungen von Rechtsvorschriften oder der Satzung der Gesellschaft seitens der Gesellschaft oder seitens des Prüfers festgestellt.

In Anbetracht der oben angeführten Tatsachen und nach Erörterung des Entwurfs des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers zum Einzelabschluss, zum Konzernabschluss und zum Inhalt des Abhängigkeitsberichts und des Nachhaltigkeitsberichts empfahl der Prüfungsausschuss den Organen der ČD Cargo, a.s., den Einzelabschluss mit dem Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers und den Abhängigkeitsbericht für 2025 zur Erörterung und dem Alleinaktionär bei Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung zur Bewilligung. Weiteren Organen der Gesellschaft zur Erörterung und dem Alleinaktionär bei Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung zur Bewilligung empfahl er auch den Konzernabschluss der ČD Cargo, a.s., im Einklang mit den IFRS in der durch die EU verabschiedeten Fassung für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025.

Der Prüfungsausschuss überwachte außerdem die Integrität der von der Gesellschaft bereitgestellten Finanzinformationen sowie die Systeme der internen Kontrolle und des Risikomanagements in der Gesellschaft. Er erörterte außerdem den Bericht über den Stand der internen Revision für 2025.

Ausgehend von den vorstehenden Tatsachen stellt der Prüfungsausschuss der ČD Cargo, a.s., fest, dass er die aus den Rechtsvorschriften, insbesondere aus Gesetz Nr. 93/2009 GBl. über Wirtschaftsprüfer vom 26. März 2009 und der Satzung der ČD Cargo, a.s., in der geltenden Fassung, resultierenden Pflichten erfüllt hat.

In Prag den 7. April 2026



Mgr. Oldřich Vojíř, Ph.D.

Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Bericht des Prüfungsausschusses der ČD Cargo, a.s., für den Konzern-Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025

Der Prüfungsausschuss der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., hat im Einklang mit den entsprechenden Bestimmungen des Gesetzes Nr. 93/2009 GBl. über Wirtschaftsprüfer in der geltenden Fassung sowie der Satzung der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., in der geltenden Fassung den Ablauf der Erstellung des Konzern-Nachhaltigkeitsberichts für das Jahr 2025 überwacht.

Der Prüfungsausschuss wurde von den Vertretern der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., ordnungsgemäß und rechtzeitig mit relevanten Informationen, Unterlagen sowie dem Verlauf der Erstellung der konsolidierten Offenlegung gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen (Taxonomie-Verordnung) und im Einklang mit der geltenden Richtlinie hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (CSRD), vereinfachend: des Konzern-Nachhaltigkeitsberichts für den Zeitraum 01.01.2025 - 31.12.2025, sowie mit dem Prozess seiner Prüfung bekannt gemacht.

Der Prüfungsausschuss beurteilte ebenfalls die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit des Prüfers – der Deloitte Audit, s.r.o. – und erörterte und kommunizierte mit ihm ausgewählte Informationen, abgegebene Erklärungen und Mitteilungen gemäß den gesetzlichen Vorschriften. Im Rahmen der Ausübung seiner Zuständigkeiten stellte der Prüfungsausschuss bei der Erstellung des Konzern-Nachhaltigkeitsberichts für das Jahr 2025 sowie den damit zusammenhängenden Tätigkeiten keine Unzulänglichkeiten oder Verletzungen von Rechtsvorschriften oder der Satzung der Gesellschaft seitens der Gesellschaft oder seitens des Prüfers fest.

In Anbetracht der oben angeführten Tatsachen und in Hinblick auf den Entwurf des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers empfiehlt der Prüfungsausschuss den Organen der ČD Cargo, a.s., den Konzern-Nachhaltigkeitsbericht zur Erörterung und dem Alleinaktionär bei Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung zur Bewilligung.

Ausgehend von den vorstehenden Tatsachen stellt der Prüfungsausschuss der ČD Cargo, a.s., fest, dass er die aus den Rechtsvorschriften, insbesondere aus Gesetz Nr. 93/2009 GBl. über Wirtschaftsprüfer vom 26. März 2009, in der geltenden Fassung, und der Satzung der ČD Cargo, a.s., in der geltenden Fassung, resultierenden Pflichten erfüllt hat und die erhaltenen Informationen in Bezug auf den Konzern-Nachhaltigkeitsbericht für 2025 zur Kenntnis genommen hat.



Mgr. Oldřich Vojíř, Ph.D.

Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Bericht des Prüfungsausschusses der ČD Cargo, a.s., zum Einzelabschluss der ČD Cargo, a.s., aufgestellt im Einklang mit den IFRS, für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025, mit Entwurf des Bestätigungsvermerks des Wirtschaftsprüfers

Der Prüfungsausschuss der ČD Cargo, a.s., hat im Einklang mit den entsprechenden Bestimmungen des Gesetzes Nr. 93/2009 GBl. über Wirtschaftsprüfer, in der geltenden Fassung, sowie der Satzung der ČD Cargo, a.s., in der geltenden Fassung, den Ablauf der Aufstellung des Einzelabschlusses der ČD Cargo, a.s., im Einklang mit den IFRS, den Prozess seiner Prüfung und alle damit zusammenhängenden Dokumente für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 bereits ab der Vorbereitungsphase des gesamten Prozesses systematisch überwacht.

Der Prüfungsausschuss wurde durch die Vertreter der ČD Cargo, a.s., ordnungsgemäß und rechtzeitig mit relevanten Informationen und Materialien im Zusammenhang mit einzelnen Schritten der Aufstellung des Einzelabschlusses der ČD Cargo, a.s., im Einklang mit den IFRS für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 bekannt gemacht.

Der Prüfungsausschuss beurteilte auch die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit des Prüfers der ČD Cargo, a.s. – der Gesellschaft Deloitte Audit, s.r.o., erörterte und kommunizierte mit ihm ausgewählte buchhalterische Informationen, gemäß den Rechtsvorschriften abgegebene Erklärungen und Mitteilungen. Im Rahmen der Ausübung seiner Zuständigkeit hat der Prüfungsausschuss bei der Aufstellung und Pflichtprüfung des gemäß den IFRS für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 aufgestellten Einzelabschlusses sowie den damit zusammenhängenden Tätigkeiten keine Unzulänglichkeiten oder Verletzungen von Rechtsvorschriften oder der Satzung der Gesellschaft seitens der ČD Cargo, a.s. oder seitens des Prüfers festgestellt.

In Anbetracht der oben angeführten Tatsachen und in Hinblick auf den Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers zum gemäß den IFRS aufgestellten Einzelabschluss empfiehlt der Prüfungsausschuss den Organen der ČD Cargo, a.s., den im Einklang mit den IFRS aufgestellten Einzelabschluss der ČD Cargo, a.s., für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 mit dem Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers zur Erörterung und dem Alleinaktionär bei Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung zur Bewilligung.

Ausgehend von den vorstehenden Tatsachen stellt der Prüfungsausschuss der ČD Cargo, a.s., fest, dass er die aus den Rechtsvorschriften, insbesondere aus Gesetz Nr. 93/2009 GBl. über Wirtschaftsprüfer vom 26. März 2009, in der geltenden Fassung, und der Satzung der ČD Cargo, a.s., in der geltenden Fassung, resultierenden Pflichten erfüllt hat und die erhaltenen Informationen in Bezug auf den Einzelabschluss der ČD Cargo, a.s., im Einklang mit den IFRS für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 mit Entwurf des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers zur Kenntnis genommen hat.

Mgr. Oldřich Vojíř, Ph.D.

Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Bericht des Prüfungsausschusses der ČD Cargo, a.s., zum Konzernabschluss der ČD Cargo, a.s., aufgestellt im Einklang mit den IFRS, für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025, mit Entwurf des Bestätigungsvermerks des Wirtschaftsprüfers

Der Prüfungsausschuss der ČD Cargo, a.s., hat im Einklang mit den entsprechenden Bestimmungen des Gesetzes Nr. 93/2009 GBl. über Wirtschaftsprüfer, in der geltenden Fassung, sowie der Satzung der ČD Cargo, a.s., in der geltenden Fassung, den Ablauf der Aufstellung des Konzernabschlusses der ČD Cargo, a.s., im Einklang mit den IFRS, den Prozess seiner Prüfung und alle damit zusammenhängenden Dokumente für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 bereits ab der Vorbereitungsphase des gesamten Prozesses systematisch überwacht.

Der Prüfungsausschuss wurde durch die Vertreter der ČD Cargo, a.s., ordnungsgemäß und rechtzeitig mit relevanten Informationen und Materialien im Zusammenhang mit einzelnen Schritten der Aufstellung des Konzernabschlusses der ČD Cargo, a.s., im Einklang mit den IFRS für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 bekannt gemacht.

Der Prüfungsausschuss beurteilte auch die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit des Prüfers der ČD Cargo, a.s. – der Gesellschaft Deloitte Audit, s.r.o., erörterte und kommunizierte mit ihm ausgewählte buchhalterische Informationen, gemäß den Rechtsvorschriften abgegebene Erklärungen und Mitteilungen. Im Rahmen der Ausübung seiner Zuständigkeit hat der Prüfungsausschuss bei der Aufstellung und Pflichtprüfung des gemäß den IFRS für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 aufgestellten Konzernabschlusses sowie den damit zusammenhängenden Tätigkeiten keine Unzulänglichkeiten oder Verletzungen von Rechtsvorschriften oder der Satzung der Gesellschaft seitens der ČD Cargo, a.s., oder seitens des Prüfers festgestellt.

In Anbetracht der oben angeführten Tatsachen und in Hinblick auf den Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers zum gemäß den IFRS aufgestellten Konzernabschluss empfiehlt der Prüfungsausschuss den Organen der ČD Cargo, a.s., den im Einklang mit den IFRS aufgestellten Konzernabschluss der ČD Cargo, a.s., für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 mit dem Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers zur Erörterung und dem Alleinaktionär bei Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung zur Bewilligung.

Ausgehend von den vorstehenden Tatsachen stellt der Prüfungsausschuss der ČD Cargo, a.s., fest, dass er die aus den Rechtsvorschriften, insbesondere aus Gesetz Nr. 93/2009 GBl. über Wirtschaftsprüfer vom 26. März 2009, in der geltenden Fassung, und der Satzung der ČD Cargo, a.s., in der geltenden Fassung, resultierenden Pflichten erfüllt hat und die erhaltenen Informationen in Bezug auf den Konzernabschluss der ČD Cargo, a.s., im Einklang mit den IFRS für den Zeitraum 01.01.2025–31.12.2025 mit Entwurf des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers zur Kenntnis genommen hat.



Mgr. Oldřich Vojíř, Ph.D.
Vorsitzender des Prüfungsausschusses

17 Berichte des unabhängigen Abschlussprüfers

Deloitte.

Deloitte Audit s.r.o.
Churchill I
Italská 2581/67
120 00 Praha 2 - Vinohrady
Česká republika

Tel.: +420 246 042 500
DeloitteCZ@deloitteCE.com
www.deloitte.cz

zapsána Městským soudem
v Praze, oddíl C, vložka 24349
IČO: 49620592
DIČ: CZ49620592

BERICHT DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

Für den Aktionär der ČD Cargo, a.s.

Mit Sitz: Jankovcova 1569/2c, 170 00, 110 00 Prag 7 – Holešovice

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben die Prüfung des beigefügten im Einklang mit den IFRS-Rechnungslegungsstandards, wie sie von der EU angenommen wurden, erstellten Einzelabschlusses der Gesellschaft ČD Cargo, a.s. (weiterhin auch die „Gesellschaft") durchgeführt. Dieser setzt sich aus der Vermögens- und Finanzlage (Bilanz) zum 31. Dezember 2025, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Gesamtergebnisrechnung, der Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Kapitalflussrechnung für das zu diesem Datum endende Jahr und dem Anhang zu diesem Einzelabschluss, der der wesentliche (materielle) Informationen über die verwendeten Rechnungslegungsmethoden enthält, zusammen.

Wir haben auch die Prüfung des beigefügten im Einklang mit den IFRS-Rechnungslegungsstandards, wie sie von der EU angenommen wurden, erstellten konsolidierten Jahresabschlusses der Gesellschaft ČD Cargo, a.s. und deren Tochtergesellschaften (weiterhin auch die „Gruppe") durchgeführt. Dieser setzt sich aus der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage (Bilanz) zum 31. Dezember 2025, der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung, der konsolidierten Gesamtergebnisrechnung, der konsolidierten Eigenkapitalveränderungsrechnung und der konsolidierten Kapitalflussrechnung für das zu diesem Datum endende Jahr und dem Anhang zu diesem konsolidierten Jahresabschluss, der wesentliche (materielle) Informationen über die verwendeten Rechnungslegungsmethoden enthält, zusammen.

Unserer Ansicht nach:

- Vermittelt der beigefügte Einzelabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögenslage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie von deren Finanzlage und Kapitalflüssen für das zu diesem Datum endende Jahr im Einklang mit den IFRS-Rechnungslegungsstandards, wie sie von der EU angenommen wurden.
- Vermittelt der beigefügte konsolidierte Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögenslage der Gruppe zum 31. Dezember 2025 sowie von deren konsolidierten Finanzlage und Kapitalflüssen für das zu diesem Datum endende Jahr im Einklang mit den IFRS-Rechnungslegungsstandards, wie sie von der EU angenommen wurden.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Die Abschlussprüfung haben wir im Einklang mit dem Wirtschaftsprüfergesetz und den Standards der Wirtschaftsprüferkammer der Tschechischen Republik für die Abschlussprüfung durchgeführt. Bei diesen handelt es sich um die in bestimmten Punkten durch Anwendungsklauseln ergänzten oder angepassten International Standards on Auditing (ISA). Unsere durch diese Vorschriften bestimmte Verantwortung ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses" weitergehend beschrieben. Wir sind gemäß dem Wirtschaftsprüfergesetz und dem von der Wirtschaftsprüferkammer der Tschechischen Republik verabschiedeten Ethikkodex von der Gesellschaft unabhängig und erfüllen die weiteren aus den obigen Vorschriften hervorgehenden berufsethischen Anforderungen. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine hinreichende und angemessene Grundlage für die Erteilung unseres Bestätigungsvermerks darstellen.

Sonstige im konsolidierten Jahresbericht dargestellte Informationen

Sonstige Informationen sind die gemäß § 2 Buchstabe b) des Wirtschaftsprüfergesetzes im konsolidierten Jahresbericht angeführten Informationen, die nicht im konsolidierten Jahresabschluss und unserem Prüfungsbericht dargestellt sind. Für die sonstigen Informationen ist der Vorstand der Gesellschaft verantwortlich.

Deloitte označuje jednu či více společností globální sítě členských společností Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL) a jejich dceřiné a přidružené subjekty (souhrnně „organizace Deloitte"). Společnost DTTL (rovněž označovaná jako „Deloitte Global") a každá z jejích členských společností a jejích přidružených subjektů je samostatným a nezávislým právním subjektem, který není oprávněn zavazovat nebo přijímat závazky za jinou z těchto členských společností a jejich přidružených subjektů ve vztahu k třetím stranám. Společnost DTTL a každá členská společnost a přidružený subjekt nese odpovědnost pouze za své vlastní jednání či pochybení, nikoli za jednání či pochybení jiných členských společností či přidružených subjektů. Společnost DTTL služby klientům neposkytuje. Více informací najdete na adrese www.deloitte.com/about.

F5BA9734B9F0F013548406C903F3D4E3

Unser Bestätigungsvermerk zum Einzelabschluss und zum konsolidierten Jahresabschluss bezieht sich nicht auf die sonstigen Informationen. Gleichwohl sind wir im Zusammenhang mit der Prüfung des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses auch verpflichtet, uns mit den sonstigen Informationen vertraut zu machen und zu beurteilen, ob diese nicht in wesentlicher Hinsicht im Widerspruch zum Einzelabschluss und zum konsolidierten Jahresabschluss bzw. unserer Kenntnis der Wirtschaftseinheit stehen, die wir im Laufe der Prüfung des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses erlangt haben und ob diese Informationen nicht anderweitig als wesentlich unrichtig erscheinen. Außerdem beurteilen wir, ob die sonstigen Informationen mit der Ausnahme des Nachhaltigkeitsberichts in allen wesentlichen Belangen im Einklang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften erstellt wurden. Unter dieser Beurteilung ist die Überprüfung daraufhin zu verstehen, ob die sonstigen Informationen mit der Ausnahme des Nachhaltigkeitsberichts den Anforderungen der Rechtsvorschriften an die formalen Erfordernisse und an die Vorgehensweisen zur Erstellung der sonstigen Information im Wesentlichen entsprechen, d.h. ob durch eine etwaige Nichteinhaltung der obigen Anforderungen die aufgrund der sonstigen Informationen gezogenen Schlussfolgerungen beeinflusst werden könnten.

Auf der Grundlage der von uns vorgenommenen Prüfungshandlungen stellen wir in dem Umfang, in dem wir zu urteilen im Stande sind, Folgendes fest:

- Die sonstigen Informationen, die Tatsachen beschreiben, die ebenfalls Gegenstand der im konsolidierten Jahresabschluss sind, stehen in allen wesentlichen Belangen im Einklang mit dem konsolidierten Jahresabschluss, und
- Die sonstigen Informationen mit der Ausnahme des Nachhaltigkeitsberichts wurden im Einklang mit den Rechtsvorschriften erstellt.

Des Weiteren sind wir verpflichtet anzugeben, falls auf der Grundlage der Kenntnisse und des Bewusstseins über die Gesellschaft, die wir im Laufe der Prüfung erlangten, die sonstigen Informationen keine wesentlichen sachlichen Unrichtigkeiten umfassen. Im Rahmen der obigen Prüfungshandlungen haben wir keine wesentlichen sachlichen Unrichtigkeiten in den uns zur Verfügung gestellten sonstigen Informationen festgestellt.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft für den Jahresabschluss und den konsolidierten Jahresabschluss

Der Vorstand der Gesellschaft ist für die Aufstellung eines Jahresabschlusses und eines konsolidierten Jahresabschlusses verantwortlich, der in Übereinstimmung mit den Internationalen Rechnungslegungsstandards gemäß dem Recht der Europäischen Gemeinschaften den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für ein internes Kontrollsystem, das er als notwendig erachtet, um den Jahresabschluss und den konsolidierten Jahresabschluss so aufzustellen, dass dieser keine wesentlichen durch Fehler oder Betrug verursachten Fehldarstellungen enthält.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses ist der Vorstand der Gesellschaft verpflichtet, die Fähigkeit der Gesellschaft und der Gruppe zur Fortführung ihrer Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, sofern einschlägig, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit der Gesellschaft im Anhang zum Einzelabschluss und zum konsolidierten Jahresabschluss anzugeben sowie dafür, bei der Aufstellung des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, mit der Ausnahme jener Fälle, in denen der Vorstand eine Auflösung der Gesellschaft und der Gruppe oder Einstellung ihrer Unternehmenstätigkeit vorsieht bzw. in denen keine andere realistische Alternative besteht, als dies zu tun.

Für die Aufsicht über den Rechnungslegungsprozess der Gesellschaft und der Gruppe ist der Aufsichtsrat verantwortlich.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses

Unser Ziel besteht darin, ein angemessenes Maß an Sicherheit darüber zu erlangen, dass der Einzelabschluss und der konsolidierte Jahresabschluss als Ganzes keine wesentlichen durch Betrug oder Fehler verursachten Fehldarstellungen enthalten und einen Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Als angemessen gilt dabei ein hohes Maß an Sicherheit, das jedoch keine Garantie dafür darstellt, dass eine im Einklang mit den obigen Vorschriften durchgeführte Abschlussprüfung in allen Fällen im Einzelabschluss und im konsolidierten Jahresabschluss eventuell bestehende wesentliche Fehldarstellungen aufdeckt. Fehldarstellungen können infolge von Betrugsfällen oder Fehlern zu Stande kommen und werden als wesentlich betrachtet, falls es sich vernünftigerweise erwarten lässt, dass sie sich einzeln oder insgesamt auf die von den Benutzern des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses auf dessen Grundlage getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen auswirken könnten.

F5BA9734B9F0F013548406C903F3D4E3

Bei der Durchführung der Abschlussprüfung im Einklang mit den obigen Vorschriften besteht unsere Pflicht darin, im Laufe der gesamten Abschlussprüfung fachliches Ermessen auszuüben und eine kritische Grundhaltung zu bewahren. Weiterhin sind wir verpflichtet:

- die durch Betrug oder Fehler verursachten Risiken wesentlicher Unrichtigkeit des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses zu erkennen und zu beurteilen, Prüfungshandlungen, die auf solche Risiken reagieren, zu entwerfen und umzusetzen, sowie hinreichende und geeignete Prüfungsnachweise zu erlangen, um im Stande zu sein, auf deren Grundlage unser Prüfungsurteil zu fassen. Das Risiko, dass eine infolge von Betrug entstandene wesentliche Unrichtigkeit nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko der Nichtaufdeckung einer wesentlichen durch Fehler verursachten Unrichtigkeit, da betrügerisches Verhalten geheime Absprachen (Kollusionen), Fälschung, vorsätzliche Unterlassung, unwahre Stellungnahmen oder Umgehung interner Kontrollen beinhalten kann,
- uns mit dem für die Abschlussprüfung einschlägigen internen Kontrollsystem der Gesellschaft und der Konsolidierungseinheit in einem Umfang vertraut zu machen, der es erlaubt, geeignete Prüfungshandlungen im Hinblick auf die gegebenen Umstände zu entwerfen, jedoch nicht, um zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gruppe Stellung zu nehmen,
- die Geeignetheit der angewendeten Rechnungslegungsmethoden sowie die Angemessenheit der vorgenommenen Rechnungslegungsschätzungen und Informationen, die in diesem Zusammenhang vom Vorstand der Gruppe im Anhang zum Einzelabschluss und zum konsolidierten Jahresabschluss dargestellt wurden, zu beurteilen,
- die Angemessenheit der Anwendung des Unternehmensfortführungsgrundsatzes durch den Vorstand bei der Aufstellung des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses zu beurteilen sowie Schlussfolgerungen darüber zu ziehen, ob im Hinblick auf die erlangten Prüfungsnachweise eine wesentliche Unsicherheit infolge von Ereignissen und Umständen besteht, die die Fähigkeit der Gesellschaft und der Konsolidierungseinheit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit wesentlich in Zweifel ziehen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine solche wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die in diesem Zusammenhang im Anhang zum Einzelabschluss und zum konsolidierten Jahresabschluss angeführten Informationen aufmerksam zu machen und, falls solche Informationen nicht hinreichend sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Unsere Schlussfolgerungen über die Unternehmensfortführungsfähigkeit der Gesellschaft und der Konsolidierungseinheit stützen sich auf die bis zum Stichtag unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse und Umstände können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft und die Konsolidierungseinheit ihre Fähigkeit der Unternehmensfortführung verlieren,
- die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Einzelabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses sowie von deren Anhang, einschließlich der Frage, ob der Einzelabschluss und der konsolidierte Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellen, dass durch sie ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, zu beurteilen,
- die Prüfung der Gruppe so planen und durchführen, dass wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise über die Finanzdaten der in die Gruppe einbezogenen Buchhaltungs- oder Organisationseinheiten erhalten, die als Grundlage für unsere Beurteilung des Konzernabschlusses dienen. Wir sind für die Leitung, Überwachung und Kontrolle der für den Konzernabschluss durchgeführten Prüfungsarbeiten verantwortlich. Wir bleiben allein verantwortlich für das Prüfungsurteil zum konsolidierten Jahresabschluss.

Wir sind verpflichtet, den Vorstand und den Aufsichtsrat unter anderem über den vorgesehenen Prüfungsumfang und die Zeitplanung sowie über wesentliche Feststellungen, die wir im Laufe der Prüfung getroffen haben, wie auch über die erkannten wesentlichen Mängel im internen Kontrollsystem zu informieren.

In Prag am 14. April 2026

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft:

Deloitte Audit s.r.o.
Registernummer 079

Gesetzlicher Abschlussprüfer:

Ladislav Šauer
Registernummer 2261

18 Einzelabschluss (IFRS)*

Individueller Jahresabschluss für das Jahr 2025

In Übereinstimmung mit IFRS in der von der EU implementierten Fassung

Name der Gesellschaft:	ČD Cargo, a.s.
Sitz:	Praha 7, Holešovice, Jankovcova 1569/2c, 170 00
Rechtsform:	Aktiengesellschaft
ID-Nr.:	281 96 678

Das Dokument hat folgende Bestandteile:

Bericht über die finanzielle Lage (Bilanz)
Gewinn-und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bericht über die Eigenkapitaländerungen
Cash-Flow-Bericht
Anhang zum Jahresabschluss

Prag, 14. April 2026

Statutarisches Organ der Bilanzeinheit:

Ing. Robert Heděnec
Vorstandsmitglied und Finanzdirektor

Ing. Radim Ječný
Vorstandsvorsitzender

Martin Svojanovský
Vorstandsmitglied

* Die Kapitel sind separat nummeriert

ČD Cargo, a.s.

Einzelabschluss für das Jahr 2025

Erstellt im Einklang mit den von der EU übernommenen IFRS-Rechnungslegungsstandards

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2025

		31.12.2025 in Mio. CZK	31.12.2024 in Mio. CZK
Grundstücke, Gebäude und Anlagen	5	24 218	26 595
Immaterielle Vermögensgegenstände	6	486	709
Nutzungsrechte	19	2 231	2 483
Investitionen in Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen	7	844	1 129
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	15	8
Sonstige Vermögenswerte	11	522	2
Anlagevermögen gesamt		**28 316**	**30 926**
Vorräte	8	498	520
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	1 851	1 760
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	604	1 986
Sonstiges Finanzvermögen	10	231	62
Sonstige Vermögenswerte	11	132	238
Kurzfristiges Vermögen gesamt		**3 316**	**4 566**
AKTIVA GESAMT		**31 632**	**35 492**
Grundkapital	13	8 494	8 494
Kapitalrücklagen	13	706	263
Gewinnvortrag	13	-2 888	226
Eigenkapital gesamt		**6 312**	**8 983**
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	15	15 957	16 381
Latente Steuerverbindlichkeit	31	914	1 618
Rückstellungen	16	77	96
Sonstige Verbindlichkeiten	18	18	13
Langfristige Verbindlichkeiten gesamt		**16 966**	**18 108**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	1 609	2 365
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	15	4 946	4 848
Verbindlichkeiten aus der Steuer vom Einkommen und Ertrag		15	44
Rückstellungen	16	739	322
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	181	183
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten	18	864	639
Kurzfristige Verbindlichkeiten gesamt		**8 354**	**8 401**
PASSIVA GESAMT		**31 632**	**35 492**

GEWINN-UND-VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2025 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2025 in Mio. CZK	Geschäftsjahr bis 31.12.2024 in Mio. CZK
Erträge	23	14 216	13 832
Sonstige betriebliche Erträge	24	502	793
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch	25	-6 271	-6 120
Leistungen an Arbeitnehmer	26	-5 560	-5 074
Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung	27	-5 257	-3 416
Sonstige betriebliche Aufwendungen	28	-468	-417
Verluste und Gewinne aus den Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten		-61	20
Betriebsverlust		**-2 899**	**-382**
Finanzaufwendungen	29	-1 082	-674
Finanzerträge	30	92	113
Vorsteuerverlust		**-3 889**	**-943**
Steuer vom Einkommen und Ertrag	31	755	243
Jahresfehlbetrag		**-3 134**	**-700**

EINZEL-GESAMTERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2025 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2025 in Mio. CZK	Geschäftsjahr bis 31.12.2024 in Mio. CZK
Jahresfehlbetrag		**-3 134**	**-700**
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Verbindlichkeiten in Verbindung mit Leistungen an Arbeitnehmer	13	40	22
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode (Posten, die nicht nachträglich in die Gewinn- und Verlustrechnung umklassifiziert werden)		**40**	**22**
Cashflow Hedge	13	535	-207
Damit verbundene latente Steuer vom Einkommen und Ertrag	31	-112	43
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode (Posten, die nachträglich in die Gewinn- und Verlustrechnung umklassifiziert werden)		**423**	**-164**
Gesamtergebnis der Periode gesamt		**-2 671**	**-842**

AUFSTELLUNG ÜBER VERÄNDERUNGEN DES EIGENKAPITALS FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2025 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

	Gezeichnetes Kapital	Emissions-agio*	Sonstige Rücklagen*	Cashflow-Hedge-Rücklage*	Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste*	Gewinn-vortrag	Eigenkapital gesamt
	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK
1. Januar 2024	**8 494**	**197**	**157**	**5**	**7**	**965**	**9 825**
Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0	-700	-700
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode	0	0	0	-164	22	0	-142
Gesamtergebnis der Periode gesamt	**0**	**0**	**0**	**-164**	**22**	**-700**	**-842**
Einstellung in die Rücklagen	0	0	69	0	0	-69	0
Gezahlte Dividenden	0	0	-30	0	0	30	0
Transaktionen mit Eigentümern gesamt	**0**	**0**	**39**	**0**	**0**	**-39**	**0**
31. Dezember 2024	**8 494**	**197**	**196**	**-159**	**29**	**226**	**8 983**
Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0	-3 134	-3 134
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode	0	0	0	423	40	0	463
Gesamtergebnis der Periode gesamt	**0**	**0**	**0**	**423**	**40**	**-3 134**	**-2 671**
Einstellung in die Rücklagen	0	0	0	0	0	0	0
Nutzung der Rücklagen	0	0	-20	0	0	20	0
Transaktionen mit Eigentümern gesamt	**0**	**0**	**-20**	**0**	**0**	**20**	**0**
31. Dezember 2025	**8 494**	**197**	**176**	**264**	**69**	**-2 888**	**6 312**

* In der Bilanz sind diese Posten unter „Kapitalrücklagen“ einbezogen – siehe Kapitel 13.2.

KAPITALFLUSSRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2025 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2025 in Mio. CZK	Geschäftsjahr bis 31.12.2024 in Mio. CZK
CASHFLOW AUS BETRIEBLICHER TÄTIGKEIT			
Vorsteuerergebnis		**-3 889**	**-943**
Erträge aus Dividenden und Gewinnbeteiligungen	24	-94	-339
Finanzaufwendungen	29	659	586
Gewinn aus Verkauf und Aussonderung von Anlagevermögen	24	-75	-57
Abschreibungen und Amortisation von Anlagevermögen	27	2 627	2 361
Verlust (Gewinn) aus Wertminderung von Anlagevermögen	27	2 630	1 055
Veränderung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		63	11
Veränderung der Rückstellungen		398	48
Kursverluste (-gewinne)		47	11
Veränderung der Wertberichtigungen auf Investitionen in Tochter-, assoziierte und Gemeinschaftsunternehmen		285	5
Sonstige		64	-7
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit vor Veränderungen des Working Capitals		**2 715**	**2 731**
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		-126	-64
Veränderung der Vorräte		-26	-80
Veränderung des sonstigen Vermögens		-675	-9
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		559	299
Veränderung der sonstigen Verbindlichkeiten	18	215	-225
Veränderungen des Working Capitals gesamt		**-53**	**-79**
Cashflow aus betrieblichen Transaktionen		**2 662**	**2 652**
Gezahlte Zinsen	29	-625	-559
Gezahlte Gewinnsteuer	31	-93	-57
Erhaltene Dividenden		69	315
Netto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		**2 013**	**2 351**
CASHFLOW AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen	5	-3 373	-4 079
Einzahlungen aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen		124	66
Auszahlungen für den Erwerb immaterieller Vermögensgegenstände	6	-23	-109
Erhaltene Zinsen		17	26
Gewährte Darlehen und Kredite an nahestehende Unternehmen und Personen		-7	0
Erhaltene Zuwendungen zur Anschaffung von Vermögen	5	170	160
Netto-Cashflow aus Investitionstätigkeit		**-3 092**	**-3 936**
CASHFLOW AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT			
Rückzahlung von Anleihen	15	-1 000	0
Aufnahme von Krediten und Darlehen	15	4 542	5 092

		Geschäftsjahr bis 31.12.2025 in Mio. CZK	Geschäftsjahr bis 31.12.2024 in Mio. CZK
Rückzahlung von Krediten und Darlehen	15	-3 000	-1 660
Tilgungszahlungen der Leasingverpflichtungen	15	-839	-908
Netto-Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	15	**-297**	**2 524**
Wechselkursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds		-6	-2
Nettozunahme/-abnahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		**-1 382**	**937**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn des Geschäftsjahres	12	1 986	1 049
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende des Geschäftsjahres	12	**604**	**1 986**

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1 Gründung und Entstehung der Gesellschaft

Die ČD Cargo, a.s. (nachfolgend nur „Gesellschaft“) entstand am 01.12.2007 durch Eintragung ins Handelsregister beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 12844, infolge der Einbringung eines Unternehmensteils der Aktiengesellschaft České dráhy, a.s.

Die Gesellschaft weist die Rechtsform einer Aktiengesellschaft auf. Sitz der Gesellschaft ist in der Tschechischen Republik, Prag 7 - Holešovice, Jankovcova 1569/2c.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 wies die Gesellschaft ein Grundkapital in Höhe von 8 494 Mio. CZK aus, das zu 100 % eingezahlt worden ist.

Alleinaktionär der Gesellschaft und letztendliche Muttergesellschaft ist die České dráhy, a.s. Letztendlicher beherrschender Eigentümer der Gesellschaft ist die Tschechische Republik.

Der Abschluss der Gesellschaft wurde zum 31.12.2025 aufgestellt. Berichtsperiode ist das Kalenderjahr vom 01.01.2025 bis 31.12.2025.

1.2 Tätigkeitsgegenstand

Die ČD Cargo, a.s. ist in der Warenbeförderung auf der Schiene tätig und erbringt einen Komplex damit verbundener Dienstleistungen. Das Ziel des Unternehmens besteht darin, seine führende Stellung auszubauen und treibende Kraft im Eisenbahngüterverkehr in der Tschechischen Republik und in der mitteleuropäischen Region zu sein.

Die Hauptaktivität des Unternehmens – Warenbeförderung auf der Schiene – lässt sich in drei Segmente gliedern:

- Gütertransporte (Komplettzüge, Einzelwagensendungen)
- Vermietung von Eisenbahnschienenfahrzeugen
- mit Transporten für Kunden verbundene Zusatzdienstleistungen
- Die vorstehenden Aktivitäten unterteilen sich nach der Verkehrsart in:
- Binnenverkehr
- Exportverkehr
- Importverkehr
- Transitverkehr

1.3 Auswirkung des Kriegs in der Ukraine auf den Einzelabschluss zum 31.12.2025

Ende Februar 2022 mündeten die fortgesetzten politischen Spannungen zwischen Russland und der Ukraine in einen Konflikt mit russischer militärischer Invasion. Nach Ausbruch des Konflikts

gewährleistete die Gesellschaft kostenlose Transporte von Militärtechnik und stellte humanitäre Züge mit materieller Hilfe für die Menschen in der Ukraine bereit.

Die weltweite Reaktion auf die Verletzung internationalen Rechts durch Russland und die Aggression gegen die Ukraine bestand in der Verhängung umfangreicher Sanktionen und Einschränkungen für unternehmerische Aktivitäten. Der anschließende Anstieg der Inputpreise wirkte sich auch auf den Eisenbahngüterverkehr aus. Es kam zu einem dramatischen Preisanstieg, insbesondere bei Energie und Brennstoffen, Finanzaufwendungen in Gestalt steigender Zinssätze, aber auch zu Verspätungen bei Material- und Ersatzteillieferungen sowie zur Verlängerung der Dauer von Wagenreparaturen. Gleichzeitig war es erforderlich, Transportströme für Waren, Rohstoffe und Material auf der Schiene umzuleiten. Teilweise wurden Transporte aus/in vom Krieg betroffene Gebiete gänzlich eingestellt, was sich aber nicht wesentlich auf die Umsatzerlöse des Unternehmens auswirkte. Die Folgen des anhaltenden militärischen Konflikts in der Ukraine im Jahr 2025 hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf das Unternehmen.

1.4 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Gemäß IAS 24 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen stellt die Berichtseinheit sicher, dass ihr Jahresabschluss die erforderlichen Angaben hinsichtlich der Möglichkeit enthält, dass ihre Ertrags- und Finanzlage durch die Existenz nahestehender Unternehmen und Personen sowie Geschäfte und offene Saldi, einschließlich Verbindlichkeiten, beeinflusst ist. Diese Beziehungen sind im Einklang mit dem Inhalt dieses Standards in Kapitel 32 ausführlich beschrieben.

1.4.1 Unternehmensgruppe České dráhy

Die ČD Cargo, a.s. gehört zur Unternehmensgruppe České dráhy, die von der Muttergesellschaft České dráhy, a.s. geleitet wird.

Aus dem Konsolidierungskreis der České dráhy Gruppe wurde ab dem Geschäftsjahr 2025 keine Gesellschaft ausgeschlossen. Für das Geschäftsjahr 2024 wurde die Gesellschaft Smíchov Station Development, a.s. aus dem Konsolidierungskreis der České dráhy Gruppe ausgeschlossen.

Bezeichnung der Gesellschaft	Beteiligung ČD, a.s. 2025 (%)	Beteiligung ČD, a.s. 2024 (%)	Art des Einflusses	Sitz	ID
ČD Cargo, a.s.	100,00	100,00	Muttergesellschaft der Gruppe ČDC	Prag 7 – Holešovice, Jankovcova 1569/2c, 17000	28196678
CD Cargo Germany GmbH*	100,00	100,00	Beherrschender	Niddastrasse 98-102, 60329 Frankfurt am Main, Deutschland	HRB 73576
CD Cargo Austria GmbH*	100,00	100,00	Beherrschender	Rotenturmstraße 22/24, 1010 Wien, Österreich	FN 291407s
CD Cargo Poland Sp. z o.o.*	100,00	100,00	Beherrschender	Ul. Grzybowska nr. 4, lok. 3, 00-131 Warsaw, Polen	140769114
CD Cargo Slovakia, s.r.o.*	100,00	100,00	Beherrschender	Seberíniho 1, Bratislava 821 03, Slowakei	44349793
CD Cargo Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság*	100,00	100,00	Beherrschender	Keleti sor utca 26-4, 4150 Püspökladány, Ungarn	09-09-031990
ČD Cargo Adria d.o.o.*	100,00	100,00	Beherrschender	Savska cesta 32, Zagreb, Kroatien	081371623
ČD Cargo Logistics, a.s.*	100,00	100,00	Beherrschender	Prag 1 – Nové Město, Opletalova 1284/37, 11000	27906931
Terminal Brno, a.s.*	66,93	66,93	Beherrschender	K terminálu 614/11, Horní Heršpice, 619 00 Brno	28295374
ČD-DUSS Terminál, a.s.*	51,00	51,00	Beherrschender	Lovosice, Lukavecká 1189, 41002	27316106

Bezeichnung der Gesellschaft	Beteiligung ČD, a.s. 2025 (%)	Beteiligung ČD, a.s. 2024 (%)	Art des Einflusses	Sitz	ID
RAILLEX, a.s.*	50,00	50,00	Mitbeherrschung	Belgická 196/38, Vinohrady, 120 00 Prag 2	27560589
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.*	30,00	30,00	Wesentlicher	Opletalova 921/6, Nové Město, 110 00 Prag 1	45270589
Ostravská dopravní společnost, a.s., v likvidaci*	50,00	50,00	Mitbeherrschung	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava	60793171
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.*	20,00	20,00	Wesentlicher	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava	05663041
ČD - Informační Systémy, a.s.	-	100,00	Beherrschender	Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3	24829871
ČD - Telematika a.s.	100,00	100,00	Beherrschender	Prag 3, Pernerova 2819/2a , 13000	61459445
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	100,00	100,00	Beherrschender	Novodvorská 1698/138b, Braník, 142 00 Prag 4	27257258
JLV, a.s.	38,79	38,79	Wesentlicher	Chodovská 228/3, Michle, 141 00 Prag 4	45272298
DPOV, a.s.	100,00	100,00	Beherrschender	Husova 635/1b, Přerov I-Město, 750 52 Přerov	27786331
ČD Cargo, a.s.	100,00	100,00	Beherrschender	Prag 7 – Holešovice, Jankovcova 1569/2c, 17000	28196678
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	100,00	100,00	Beherrschender	Prvního pluku 621/8a, Karlín, 186 00 Prag 8	27378225
ČD travel, s.r.o.	51,72	51,72	Beherrschender	28. října 372/5, Staré Město, 110 00 Prag 1	27364976
ČD relax s.r.o.	51,72	51,72	Beherrschender	28. října 372/5, Staré Město, 110 00 Prag 1	05783623
ODP-software, spol. s r.o.	100,00	100,00	Beherrschender	Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3	61683809
CHAPS spol. s r.o.	100,00	100,00	Beherrschender	Bráfova 1617/21, Žabovřesky, 616 00 Brno	47547022
ČSAD SVT Praha, s.r.o.	100,00	100,00	Beherrschender	Prag 8, Křižíkova 4-6	45805202
SVT Slovakia s.r.o.	80,00	80,00	Beherrschender	Partizánska cesta 97, Banská Bystrica 974 01, Slowakei	36620602
INPROP, s.r.o.	100,00	100,00	Beherrschender	Rosinská cesta 12, Žilina 010 08, Slowakei	31609066
Žižkov Station Development, a.s.	51,00	51,00	Mitbeherrschung	Rohanské nábřeží 721/39, Karlín, 186 00 Prag	28209915
Masaryk Station Development, a.s.	34,00	34,00	Wesentlicher	Na Florenci 2116/15, Nové Město, 110 00 Prag 1	27185842
Tramex Rail s.r.o.	100,00	100,00	Beherrschender	Brněnská 1748/21b, 678 01 Blansko	26246422
ČD Restaurant, a.s.	100,00	100,00	Beherrschender	Prag 3, Prvního pluku 81/2a, 13011	27881415
VUZ Slovakia, s.r.o.	100,00	100,00	Beherrschender	Seberíniho 1, Bratislava – mestská časť Ružinov 821 03, Slowakei	53156587
ČD Bus a.s.	100,00	100,00	Beherrschender	Jeremenkova 231/9, Bělidla,779 00 Olomouc	17377404
České dráhy, a.s.	-	-	Muttergesellschaft der Gruppe ČD	Prag 1, Nábřeží L. Svobody 1222, 11015	70994226

* Die Beteiligung wird über die ČD Cargo, a.s. ausgeübt.

1.5 Management in Schlüsselpositionen

Der Begriff Management in Schlüsselpositionen betrifft insbesondere Mitglieder von satzungsmäßigen Organen und Aufsichtsorganen der Gesellschaft. Eine Auflistung der einzelnen Organe enthält Kapitel 1.8.

1.6 Beziehungen zur Správa železnic (Eisenbahnverwaltung) und zur ČEZ-Gruppe

Der Alleinaktionär der Gesellschaft, die České dráhy, a.s., befindet sich zu 100 % in staatlicher Hand. Die Muttergesellschaft und die gesamte Unternehmensgruppe nehmen die Ausnahmeregelung in Bezug auf Angaben über nahestehende Unternehmen und Personen, wie unter Paragraph 25-27 des IAS 24 angeführt, in Anspruch. Im vorliegenden Abschluss sind, was andere durch eine öffentliche Stelle beherrschte Unternehmen, Unternehmensgruppen und Organisationen anbelangt, in Anbetracht ihres

maßgeblichen Einflusses auf die Tätigkeit der Unternehmensgruppe nur Geschäftsvorfälle mit der Gesellschaft Správa železnic, s.o. sowie mit der ČEZ-Gruppe angegeben. Zu den bedeutendsten Geschäftsvorfällen, die mit diesen Subjekten realisiert wurden, gehören die Nutzung des Transportwegs, der Kauf von Traktionsstrom und Umsatzerlöse aus dem Gütertransport. Detaillierte Angaben enthalten die Kapitel 32.7 und 32.8.

1.7 Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur besteht aus direkt durch den Vorstandsvorsitzenden oder die Bereichsdirektoren geleiteten Bereichen:

- Bereich des Vertriebsdirektors,
- Bereich des Betriebsdirektors,
- Bereich des Finanzdirektors,
- Bereich des geschäftsführenden Direktors.

Im Weiteren sind Bestandteil der Organisationsstruktur Betriebseinheiten (ab 1. April 2024 umgewandelt in die Direktion für regionale Operationen), Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge, die Abrechnungsstelle für Beförderungsumsätze Olomouc sowie die Betriebsleitung Česká Třebová.

1.8 Organe der Gesellschaft

100%iger Eigentümer der Gesellschaft ist die České dráhy, a.s., die als Alleinaktionär die Zuständigkeit der Hauptversammlung als höchstem Organ der Gesellschaft ausübt. Satzungsmäßiges Organ der Gesellschaft ist ein dreiköpfiger Vorstand, Kontrollorgan ist ein sechsköpfiger Aufsichtsrat. Im Unternehmen wurde ein aus drei Personen bestehender Prüfungsausschuss eingerichtet, dessen Mitglieder der Alleinaktionär bestellt.

Zusammensetzung der Organe der ČD Cargo, a.s. zum 31.12.2025:

Vorstand	
Vorsitzender	unbesetzt
Mitglied	Martin Svojanovský
Mitglied	Ing. Robert Heděnec

Am 1. 4. 2025 beschloss die České dráhy, a.s., als Alleinaktionär der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., bei der Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung die Abberufung von Herrn Zbyszek Wacławik aus der Funktion eines Mitglieds des Vorstands der ČD Cargo, a.s., mit sofortiger Wirkung.

Am 1. 4. 2025 beschloss die České dráhy, a.s., als Alleinaktionär der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., bei der Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung die Wahl von Ing. Robert Heděnec in die Funktion eines Mitglieds des Vorstands der ČD Cargo, a.s., mit sofortiger Wirkung.

Am 7. 10. nahm die České dráhy, a.s., als Alleinaktionär der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., bei der Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung den Rücktritt von Ing. Tomáš Tóth aus der Funktion des Vorstandsvorsitzenden der ČD Cargo, a.s., zur Kenntnis; die Amtsbeendigung erfolgt mit Wirkung zum 31. 10. 2025.

Aufsichtsrat	
Vorsitzender	Mgr. Michal Krapinec
Mitglied	Tomáš Vrbík
Mitglied	Petr Doležal
Mitglied	Bc. Marta Urbancová
Mitglied	Ing. Mgr. Drago Sukalovský
Mitglied	Ing. Mgr. Jan Kasal

Prüfungsausschuss	
Vorsitzender	Mgr. Oldřich Vojíř, Ph.D.
Mitglied	Ing. Miroslav Zámečník
Mitglied	Ing. Libor Joukl

2 BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

2.1 Erklärung der Übereinstimmung

Der Jahresabschluss wurde in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungslegungsstandards, wie sie von der EU angenommen wurden, aufgestellt. Der vorliegende Einzelabschluss gehört zum konsolidierten Jahresabschluss der Unternehmensgruppe ČD Cargo.

Die in der Berichtsperiode angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden stimmen, sofern nachstehend nicht anders angeführt, mit den in Vorperioden angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden überein.

2.2 Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss wurde nach dem Prinzip der historischen Anschaffungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme bildet die Neubewertung bestimmter Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert.

Die Erstellung des Jahresabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, ist mit bestimmten kritischen Schätzungen verbunden. Das verlangt vom Management im Prozess der Anwendung der Rechnungslegungsmethoden gewisse Ermessensentscheidungen. Bereiche mit einem hohen Grad an Ermessensentscheidungen, besonders komplizierte Bereiche oder Bereiche, die in Hinblick auf den vorliegenden Jahresabschluss Gegenstand wesentlicher Schätzungen und Annahmen waren, sind in Kapitel 4 offengelegt.

2.3 Verbuchung der Erträge

2.3.1 Erträge aus Verträgen mit Kunden

Sämtliche Verträge mit Kunden werden zunächst mit dem Ziel analysiert, alle Leistungen gegenüber dem Kunden zu identifizieren. Anschließend wird der Transaktionspreis bestimmt und im Fall mehrerer identifizierter Leistungen auf der Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf die Leistungen verteilt. Anknüpfend daran wird für einzelne Leistungen der Ertrag in der entsprechenden Höhe entweder zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über die Dauer der Vertragserfüllung (oder auch mehrere

Berichtsperioden) erfasst. Die Erträge werden um voraussichtliche Rückgaben von Abnehmern, Rabatte und sonstige ähnliche Preisnachlässe herabgesetzt.

Erträge werden in der Höhe ausgewiesen, welche die Leistung widerspiegeln, die das Unternehmen im Austausch für Dienstleistungen erwartet. Dies geschieht nach Abzug der Umsatzsteuer. Die Ausweisung der Erträge erfolgt zum Zeitpunkt der Übertragung der Dienstleistungen im Wert des Transaktionspreises auf den Kunden.

Dienstleistungen im Güterverkehr

Der Verkauf von Dienstleistungen im Güterverkehr wird in der Berichtsperiode, in welcher die Dienstleistungen im Eisenbahngüterverkehr erbracht werden, entsprechend dem Grad des Abschlusses einzelner Transaktionen ausgewiesen. Der Grad des Abschlusses wird als Verhältnis der tatsächlichen Anzahl abgelaufener Tage im Betrachtungszeitraum zur Gesamtanzahl der Beförderungstage ermittelt.

Der Transaktionspreis weist eine feststehende und eine variable Komponente auf. Bei der feststehenden Komponente handelt es sich um den Transaktionspreis ohne Berücksichtigung eventueller Strafgelder und Vertragsstrafen. Übersteigt der Wert der durch das Unternehmen erbrachten Dienstleistung das erhaltene Entgelt, wird ein Vertragsvermögenswert erfasst.. Übersteigt das Entgelt den Wert der erbrachten Dienstleistung, entsteht eine Vertragsverbindlichkeit. Variable Leistungen existieren in Form von Strafgeldern und Vertragsstrafen im Zusammenhang mit einer ungeeigneten Erfüllung der Vertragspflicht seitens des Unternehmens gegenüber dem Kunden, d. h. Verspätung durch längere Transportdauer, Schäden an der transportierten Ware usw. Im Fall einer variablen Leistung werden die Erträge nur ausgewiesen, wenn im Höchstmaß wahrscheinlich ist, dass der betreffende Ertrag keinem bedeutenden Ausbuchungsrisiko ausgesetzt ist.

2.3.2 Sonstige Erträge

Dividenden und Zinserträge

Erträge aus Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs auf Erhalt der Zahlung ausgewiesen, wenn die Zahlung wahrscheinlich ist.

Zinserträge werden ausgewiesen, wenn wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Unternehmen zufließt und der Betrag zuverlässig bewertet werden kann. Eine Rechnungsabgrenzung von Zinserträgen erfolgt in Hinblick auf den nicht beglichenen Grundbetrag, wobei der betreffende effektive Jahreszins zugrunde gelegt wird, d. h. der Zinssatz, der die geschätzten künftigen Geldeinnahmen über die erwartete Dauer des finanziellen Vermögenswerts auf seinen Nettobuchwert diskontiert.

Erträge aus der Vermietung von Schienenfahrzeugen

Das Unternehmen vermietet Schienenfahrzeuge an Dritte, und zwar für einen Zeitraum von wenigen Tagen bis zu fünf Jahren. Die Erträge aus dem operativen Leasing von Schienenfahrzeugen werden linear über die Leasingdauer ausgewiesen.

2.4 Leasing

Details zur Bilanzierung nach IFRS 16 sind separat für das Unternehmen als Leasingnehmer und das Unternehmen als Leasinggeber aufgeführt.

2.4.1 Das Unternehmen als Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt die Gesellschaft, ob der Vertrag Leasingcharakter hat oder Leasingbestandteile enthält. Die Gesellschaft erfasst einen Vermögenswert aus einem Nutzungsrecht sowie die entsprechende Leasingverbindlichkeit in Bezug auf alle Leasingvereinbarungen, in denen sie Leasingnehmer ist, ausgenommen kurzfristige Leasingvereinbarungen (definiert als Leasingverhältnisse mit einer Laufzeit von 12 Monaten oder kürzer, die keine Kaufoption enthalten) und geringwertige Leasinggegenstände (wie beispielsweise Notebooks oder PC). Bei diesen Leasingverhältnissen weist die Gesellschaft die Leasingzahlungen gleichmäßig über die Laufzeit als betriebliche Aufwendungen aus.

Im Zugangszeitpunkt bemisst sich die Leasingverbindlichkeit zunächst als Barwert der Leasingzahlungen, die zu diesem Zeitpunkt ausstehen, wobei die Abzinsung unter Zuhilfenahme des dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatzes erfolgt. Sofern sich dieser nicht ohne weiteres ermitteln lässt, wird der Grenzfremdkapitalzinssatz verwendet.

In die Bewertung der Leasingverbindlichkeit eingehende Leasingzahlungen umfassen:

- fixe Leasingzahlungen, abzüglich Forderungen aus Anreizen,
- variable Leasingzahlungen, die von einem Index oder einem Satz abhängen, deren Zugangsbewertung zu Beginn des Leasingverhältnisses unter Verwendung des entsprechenden Indexes oder des zugrunde liegenden Satzes erfolgte,
- Beträge, welche die Gesellschaft als Leasingnehmer im Rahmen einer Restwertgarantie leisten soll,
- Ausübungspreis für Kaufoptionen, wenn die Ausübung hinreichend sicher ist,
- Strafzahlungen aus Beendigungsoptionen, wenn die Ausübung in Anbetracht der Laufzeit hinreichend sicher ist.

Leasingverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen.

Bei einer Leasingverbindlichkeit wird anschließend der Buchwert erhöht, um dem Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit Rechnung zu tragen (mit Hilfe der Effektivzinsmethode), bzw. der Buchwert verringert, um den geleisteten Leasingzahlungen Rechnung zu tragen.

Eine Leasingverbindlichkeit wird neu bewertet (und der damit verbundene Vermögenswert aus dem Nutzungsrecht entsprechend angepasst), wenn:

- sich die Laufzeit des Leasingverhältnisses ändert oder ein bedeutendes Ereignis eintrat oder sich die Umstände änderten, was eine Änderung in der Beurteilung der Kaufoption des zugrundeliegenden Vermögenswerts bewirkte. In diesem Fall erfolgt die Neubewertung der Leasingverbindlichkeit durch Diskontierung der revidierten Leasingzahlungen unter

Heranziehung eines modifizierten Diskontierungssatzes.

- sich die Leasingzahlungen infolge einer Änderung des Indexes oder des zugrunde liegenden Satzes ändern oder sich der Betrag der zu leistenden Restwertgarantie ändert. In diesem Fall erfolgt die Neubewertung der Leasingverbindlichkeit durch Diskontierung der revidierten Leasingzahlungen unter Heranziehung des ursprünglichen Diskontierungssatzes.
- der Leasingvertrag geändert und die Änderung nicht als separates Leasingverhältnis bilanziert wird. In diesem Fall erfolgt die Neubewertung der Leasingverbindlichkeit zum effektiven Zeitpunkt ausgehend von der Leasinglaufzeit durch Diskontierung der revidierten Leasingzahlungen unter Heranziehung eines modifizierten Diskontierungssatzes.

Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht schließen eine Erstbewertung entsprechend der Leasingverbindlichkeit, bei Laufzeitbeginn oder vor diesem Zeitpunkt geleistete Leasingzahlungen nach Abzug aller erhaltenen Leasinganreize und alle anfänglichen Direktkosten ein. Anschließend erfolgen die Bewertung zu den Anschaffungskosten, abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungsverluste, und die Anpassung um die eventuelle Neubewertung der Leasingverbindlichkeiten.

Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht werden über die Leasinglaufzeit oder die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts, sofern diese kürzer ist, abgeschrieben. Geht das Eigentum am zugrunde liegenden Vermögenswert mit Ablauf der Leasinglaufzeit auf den Leasingnehmer über oder ist in Hinblick auf die Anschaffungskosten des Vermögenswerts aus dem Nutzungsrecht zu erwarten, dass die Gesellschaft ihre Kaufoption ausübt, wird der damit verbundene Vermögenswert aus dem Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts abgeschrieben. Die Abschreibungen beginnen mit Leasingbeginn (ab dem Zeitpunkt der Verfügbarkeit des Vermögenswerts für das Unternehmen).

Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht sind in der Bilanz separat auf Zeile „Nutzungsrechte“ ausgewiesen.

Am Ende jedes Geschäftsjahres nutzt das Unternehmen IAS 36 zur Bestimmung, ob ein Vermögenswert aus einem Nutzungsrecht wertgemindert ist, und erfasst jeden identifizierten Verlust aus einer Wertminderung, wie bei den Regeln für Grundstücke, Gebäude und Anlagen beschrieben.

Variable Leasingzahlungen, die nicht von einem Index oder einem Satz abhängen, gehen nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit und des Vermögenswerts aus einem Nutzungsrecht ein. Die damit verbundenen Zahlungen werden als Aufwand in der Periode ausgewiesen, in welcher das diese Zahlungen auslösende Ereignis bzw. die entsprechende Bedingung eintritt. Die erfolgswirksame Ausweisung erfolgt unter Sonstige betriebliche Aufwendungen.

Als praktische Erleichterung ermöglicht IFRS 16 dem Leasingnehmer die Nichtseparierung von Nichtleasingkomponenten und stattdessen die Bilanzierung von Leasing- und zusammenhängenden Nichtleasingkomponenten als eine einzige Leasingkomponente. Die Gesellschaft hat diese Erleichterung nicht in Anspruch genommen. Bei Verträgen, die eine Leasingkomponente und eine oder mehrere weitere Leasingkomponenten enthalten, nimmt sie die Aufteilung des Gesamtentgelts auf die

einzelnen Leasingkomponenten im Verhältnis der Einzelwerte vor. Das Unternehmen erfasst solche Verträge nicht.

In Form von Finanzierungsleasing angeschaffte Vermögenswerte werden genauso wie eigene Vermögenswerte über die erwartete Nutzungsdauer abgeschrieben. Besteht keine ausreichende Sicherheit, dass der Mieter den Vermögenswert mit Ablauf der Leasinglaufzeit erwirbt, wird dieser Vermögenswert über die Dauer der Leasingvereinbarung abgeschrieben, falls sie kürzer als die erwartete Nutzungsdauer ist.

2.4.2 Das Unternehmen als Leasinggeber

Leasing, bei dem die Gesellschaft als Leasinggeber auftritt, wird als Finanzierungsleasing oder operatives Leasing klassifiziert. Wenn die Leasingbedingungen im Grunde alle Risiken und den Nutzen aus dem Eigentum auf den Leasingnehmer übertragen, wird der Vertrag als Finanzierungsleasing eingestuft. In den übrigen Fällen wird Leasing als operatives Leasing eingestuft.

Beim operativen Leasing wird der Ertrag gleichmäßig über die Leasinglaufzeit ausgewiesen. Die anfänglichen Direktkosten, die in Verbindung mit der Vereinbarung und dem Abschluss des Vertrages über operatives Leasing entstanden sind, werden dem Buchwert des vermieteten Vermögenswerts zugerechnet und gleichmäßig über die Leasinglaufzeit verteilt.

Beim Finanzierungsleasing werden die geschuldeten Beträge der Leasingnehmer als Forderungen in Höhe der Nettoinvestition in das Leasingverhältnis erfasst. Der Ertrag aus Finanzierungsleasing verteilt sich in der Weise auf die Berichtsperiode, dass er eine konstante periodische Rendite auf die Nettoinvestition der Gesellschaft in das Leasingverhältnis widerspiegelt.

2.4.3 Sale and Lease-Back

Sale-and-Lease-Back-Geschäfte beinhalten den Verkauf eines Vermögenswerts und das Rückleasing desselben Vermögenswerts. Bei den Leasingzahlungen und dem Verkaufspreis besteht gewöhnlich eine gegenseitige Abhängigkeit, da sie zusammen vereinbart werden. Die Bilanzierung von Sale and Lease-Back ist von der Leasingart als Bestandteil dieser Transaktion abhängig.

Handelt es sich beim Sale and Lease-Back um Finanzierungsleasing, stellt der Leasinggeber dem Leasingnehmer durch dieses Geschäft Zahlungsmittel mit dem vermieteten Vermögenswert als Garantie zur Verfügung. Aus diesem Grund wird der Mehrbetrag zwischen Verkaufserlös und ausgewiesenem Buchwert nicht als Ertrag angesehen. Die Gesellschaft weist die eingenommenen Mittel als gesichertes Darlehen aus, das zusammen mit dem Zins durch die Leasingraten getilgt wird.

2.5 Fremdwährungen

In Anbetracht des wirtschaftlichen Charakters der Transaktionen und des Umfelds, in welchem die Gesellschaft tätig ist, wurde als Funktionswährung und Berichtswährung die Tschechische Krone (CZK) verwendet. Funktionswährung der Gesellschaft ist CZK.

Transaktionen in fremden Währungen werden anhand des aktuellen Wechselkurses am Tag der Realisierung der Transaktion, der sich von dem durch die Tschechische Nationalbank veröffentlichten Wechselkurs ableitet, umgerechnet. Zum Bilanzstichtag werden monetäre Positionen in fremder

Währung anhand des für diesen Tag geltenden Wechselkurses der Tschechischen Nationalbank umgerechnet. Nicht monetäre Positionen, die zu historischen Kosten bewertet sind und im Rahmen von Transaktionen in fremden Währungen angeschafft wurden, werden unter Verwendung des zum Anschaffungszeitpunkt geltenden Wechselkurses ausgewiesen.

Festgestellte Kursdifferenzen werden ergebniswirksam erfasst. Eine Ausnahme bilden Fälle, in denen die Kursdifferenzen aus Transaktionen entstehen, die zum Zweck der Absicherung bestimmter Währungsrisiken vereinbart wurden. Solche Kursdifferenzen werden direkt beim Sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesen und zum Zeitpunkt der Abrechnung des gesicherten Grundgeschäfts ergebniswirksam erfasst.

2.6 Erhaltene und geleistete Anzahlungen in Fremdwährung

Falls erhaltene oder geleistete Anzahlungen einen integralen Bestandteil des Verkaufs- bzw. Anschaffungspreises eines Produkts, einer Ware, einer Dienstleistung, eines Vermögenswerts oder eines Bestands darstellen und die Lieferung des Vertragsgegenstands erwartet wird (d. h., es wird davon ausgegangen, dass die Anzahlungen nicht durch Rückzahlung des Geldbetrags beglichen werden, sondern mit dem Betrag der Schlussrechnung verrechnet werden), stellen diese Anzahlungen kein in Fremdwährung ausgedrücktes Vermögen oder keine Verbindlichkeiten dar und werden nicht mit dem von der Tschechischen Nationalbank (ČNB) zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses geltenden Wechselkurs umgerechnet.

Um ein getreues und ehrliches Bild der finanziellen Situation gemäß §7 des Gesetzes Nr. 563/1991 Slg. über die Buchhaltung in der jeweils gültigen Fassung zu wahren, weicht die Gesellschaft mit diesem Vorgehen von den Anforderungen der Tschechischen Rechnungslegungsstandards ab. Dies geschieht, da diese Anzahlungen für die Gesellschaft kein Wechselkursrisiko darstellen und die Erfassung etwaiger Wechselkursdifferenzen im Zusammenhang mit diesen Anzahlungen zu einer Verzerrung der wirtschaftlichen Realität führen würde.

Die oben genannten geleisteten Anzahlungen werden je nach Art der erworbenen Leistung in der Bilanz als Bestandteil von Anlagevermögen, der Vorräte oder als „Sonstige Vermögenswerte – vorausbezahlte Aufwendungen“ ausgewiesen. Die oben genannten erhaltenen Anzahlungen werden in der Bilanz als Bestandteil des Postens „Sonstige Verbindlichkeiten – erhaltene Anzahlungen“ ausgewiesen.

2.7 Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten, die sich direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts (d. h. eines Vermögenswerts, der zwischen Herstellungsbeginn und der Versetzung in einen gebrauchs- oder verkaufsfähigen Zustand einen beträchtlichen Zeitraum erfordert) zuordnen lassen, werden bei den Anschaffungskosten eines solchen Vermögenswerts aktiviert, bis der Vermögenswert für seinen vorgesehenen Gebrauch oder Verkauf hergerichtet ist.

Von den die Aktivierungskriterien erfüllenden Fremdkapitalkosten werden Erträge aus der temporären Zwischenanlage spezifischer Darlehen bis zu deren Verwendung für einen qualifizierten Vermögenswert in Abzug gebracht. Es wurde kein solcher Vermögenswert identifiziert.

Alle übrigen Fremdkapitalkosten werden unter Gewinn oder Verlust der Periode ausgewiesen, in der sie entstanden sind.

2.8 Zuwendungen

Öffentliche Zuwendungen und die EU-Zuwendungen werden nicht ausgewiesen, solange keine angemessene Sicherheit besteht, dass die Gesellschaft die mit ihnen verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen tatsächlich angenommen werden.

Zuwendungen, deren Grundvoraussetzung darin besteht, dass die Gesellschaft Anlagevermögen kaufen, errichten oder anderweitig erwerben muss, werden als Minderung der Anschaffungskosten des Anlageguts erfasst.

Sonstige öffentliche Zuwendungen werden über den erforderlichen Zeitraum der Zuordnung zum entsprechenden Aufwand, der kompensiert werden soll, als Ertrag erfasst. Eine öffentliche Zuwendung, die als Ersatz bereits entstandener Aufwendungen oder eines bereits erlittenen Verlusts oder zum Zweck sofortiger finanzieller Unterstützung ohne künftige damit verbundene Aufwendungen zur Forderung wird, gilt als Ertrag der Periode, in der sie zur Forderung wird.

2.9 Leistungen an Arbeitnehmer

Zu den Leistungen an Arbeitnehmer gehören insbesondere Lohnkosten, der Arbeitgeberanteil an der gesetzlichen Krankenversicherung, Sozial- und Rentenversicherungsabgaben sowie sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer, die sich aus dem Kollektivvertrag ergeben.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen für ausgewiesene Leistungen an Arbeitnehmer sind mit dem Barwert erfasst. Zuwächse dieser Verbindlichkeiten und Rückstellungen werden als Aufwand ausgewiesen, wenn die Arbeitnehmer die Arbeitsleistung erbringen, auf deren Grundlage ihnen Anspruch auf die betreffenden Leistungen entsteht.

Eine Rückstellung für langfristige Leistungen an Arbeitnehmer wird mit dem Barwert künftiger Zahlungen ausgewiesen, die erforderlich sind, um die entstandenen Verpflichtungen abgelten zu können. Zur Diskontierung wird der Marktzinssatz für Staatsanleihen zum Bilanzstichtag verwendet, weil kein entwickelter Markt qualitativ hochwertiger Unternehmensanleihen in Tschechischen Kronen existiert. Währung und Konditionen dieser Anleihen entsprechen der Währung und den Konditionen der übrigen langfristigen Leistungen. Gewinne oder Verluste aus Anpassungen und Änderungen versicherungsmathematischer Schätzungen für Leistungen bei Pensionierung sind beim Sonstigen Gesamtergebnis einbezogen, Änderungen in der Rückstellung für sonstige Leistungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung präsentiert.

2.10 Steuern

Die Steuer vom Einkommen und Ertrag umfasst die fällige und die latente Steuer.

Die Gesellschaft fällt mit Wirkung ab dem 31. 12. 2023 in den Anwendungsbereich des Gesetzes über Ausgleichsteuern (globale Mindeststeuer). Die Gesellschaft erfüllt die Voraussetzungen des Safe-Harbour-Tests; ihre Ausgleichsteuer für das Geschäftsjahr 2025 beträgt null. Die Gesellschaft macht von der vorübergehenden Ausnahme hinsichtlich der Erfassung und Angabe von Informationen über latente Steuern im Zusammenhang mit Ertragsteuern der zweiten Säule gemäß IAS 12 Gebrauch; daher wurde bei der Berechnung der latenten Steuern der Effekt der Ausgleichsteuer nicht berücksichtigt.

2.10.1 Fällige Steuer

Die fällige Steuer wird auf Grundlage des steuerbaren Gewinns für die betreffende Periode ermittelt. Der steuerbare Gewinn unterscheidet sich von dem Gewinn, der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen ist, weil er keine Ertrags- bzw. Aufwandsposten enthält, die in anderen Jahren steuerbar oder von der Steuerbemessungsgrundlage abzugsfähig sind, bzw. Posten, die nicht steuerbar bzw. nicht von der Steuerbemessungsgrundlage abzugsfähig sind. Die fällige Steuer der Gesellschaft wird mit Hilfe der gesetzlich verankerten bzw. bis zum Ablauf der Berichtsperiode veröffentlichten Steuersätze ermittelt.

2.10.2 Latente Steuer

Die latente Steuer wird auf Grundlage temporärer Unterschiede zwischen dem Buchwert und dem steuerlichen Wert von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten gebildet. Latente Steuerverbindlichkeiten werden allgemein bei allen steuerbaren temporären Unterschieden anerkannt. Latente Steuerforderungen werden allgemein bei allen abzugsfähigen temporären Unterschieden in dem Umfang anerkannt, in dem es wahrscheinlich ist, dass ein steuerbarer Gewinn erzielt wird, gegen den die abzugsfähigen temporären Unterschiede genutzt werden können. Bei der Berechnung der latenten Steuer wird der Steuersatz der Einkommensteuer angewendet, der in dem Zeitraum gilt, in dem die Steuerverbindlichkeit oder der Steueranspruch realisiert wird. Ist dieser Steuersatz nicht bekannt, wird der für das nächste Rechnungsjahr geltende Steuersatz verwendet. Die Ausgleichsteuer wird bei der Berechnung der latenten Steuer nicht berücksichtigt.

Der Buchwert latenter Steuerforderungen wird jeweils zum Ablauf der Berichtsperiode beurteilt und herabgesetzt, sofern nicht mehr wahrscheinlich ist, dass der künftige steuerbare Gewinn die Steuerforderung vollständig oder teilweise ausgleicht.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden unter Zuhilfenahme des Steuersatzes bewertet, der in der Periode gilt, in welcher die Forderung realisiert oder die Verbindlichkeit fällig wird, und zwar ausgehend von den gesetzlich verankerten bzw. bis zum Ablauf der Berichtsperiode veröffentlichten Steuersätzen (und Steuergesetzen). Bei der Bewertung latenter Steuerverbindlichkeiten und -forderungen finden die steuerlichen Auswirkungen Berücksichtigung, die sich aus der erwarteten Begleichung oder dem Ausgleich des Buchwerts am Ende der Berichtsperiode ergeben.

2.10.3 Fällige und latente Steuer der Periode

Die fällige und latente Steuer werden in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand oder Ertrag ausgewiesen, ausgenommen Fälle im Zusammenhang mit außerhalb (beim sonstigen Gesamtergebnis oder direkt beim Eigenkapital) auszuweisenden Posten, wobei auch die Steuer außerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen wird.

2.11 Grundstücke, Gebäude und Anlagen

Grundstücke, Gebäude und Anlagen werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Verluste aus Wertminderungen angesetzt, bei Gebäuden und Anlagen zusätzlich abzüglich kumulierter Abschreibungen. Grundstücke werden nicht abgeschrieben.

Unfertige Investitionen werden zu den Anschaffungskosten, abzüglich Verluste aus Wertminderungen angesetzt. Bestandteil der unfertigen Investitionen sind auch geleistete Anzahlungen zur Anschaffung von Anlagevermögen. Ersatzteile, die zum Auswechseln von Komponenten bei Transportmitteln im Rahmen höherer Reparaturstufen bestimmt sind, werden ebenfalls bei den unfertigen Investitionen erfasst. Die Anschaffungskosten beinhalten Entgelte für fachliche Dienstleistungen und im Fall eines qualifizierten Vermögenswerts auch die Fremdkapitalkosten. Die Abschreibung eines solchen Vermögenswerts, genauso wie die Abschreibung sonstigen Vermögens, beginnt zu dem Zeitpunkt, da der Vermögenswert in den betriebsbereiten Zustand für seine vorgesehene Verwendung versetzt wurde (einschließlich der Installierung eines Ersatzteiles).

Abschreibungen werden so ausgewiesen, dass die gesamten Anschaffungskosten des Vermögenswerts (mit Ausnahme von Grundstücken im Eigentum der Gesellschaft und unfertigen Investitionen) abzüglich des Restwerts über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts verteilt werden. Als Abschreibungsmethode kommt die lineare Abschreibung zur Anwendung (mit Ausnahme einiger Komponenten, bei denen die Leistungsabschreibung verwendet wird).

Bei Triebfahrzeugen erfasst die Gesellschaft Komponenten, die Reparaturen des Typs R3, R2 und R1 darstellen. Diese Komponenten gehen mit einer Verlängerung der Betriebsfähigkeit der Fahrzeuge und Verbesserung der technischen Parameter, Ausstattung und Verwendbarkeit der Triebfahrzeuge einher. Bei Dieseltriebfahrzeugen werden die weiteren Reparaturtypen D3, D2 und D1 durchgeführt, die mit der Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit und Verbesserung der technischen Parameter, Ausstattung und Verwendbarkeit des Dieselmotors einhergehen. Zu den weiteren bei Triebfahrzeugen verwendeten Komponenten gehören die Komponenten Lokomotiv-Batterie und Funkstation. Bei Güter- und Personenwagen erfasst die Gesellschaft als Komponenten Revisionsreparaturen, Radsatzwechsel sowie die Komponenten Wagenkasten und technische Kontrolle. Bei Triebfahrzeugen der Baureihe TRAXX kommen zudem die neuen Komponenten TR1 und TR2 in Betracht. Diese Komponenten, für die eine zeitliche Begrenzung gilt (8 und 16 Jahre), sind durch die Instandhaltungsordnung des Herstellers vorgeschrieben.

Die Gesellschaft hat für Komponenten bei Eisenbahnschienenfahrzeugen einen Abschreibungsplan aufgestellt, der auf dem Plan für Reparaturen des Typs R3, R2 und R1 bei Triebfahrzeugen sowie Revisionsreparaturen und Radsatzwechsel bei Güterwagen beruht. Bei Triebfahrzeugen und Güterwagen erfolgt die Leistungsabschreibung auf der Grundlage der im betreffenden Monat tatsächlich zurückgelegten km (d. h. ausgehend von der tatsächlichen Laufleistung). Die eigentliche Höhe der Abschreibungen in der betreffenden Berichtsperiode wird als Anzahl der in der Periode zurückgelegten km x Abschreibungsbetrag pro 1 km angesetzt. Der Abschreibungsbetrag pro 1 km ergibt sich aus dem Verhältnis der Anschaffungskosten der betreffenden Komponente zur maximalen Kilometerlaufleistung, wie sie für den betreffenden Reparaturtyp R3, R2 und R1 bei Triebfahrzeugen und Revisionsreparaturen sowie Radsatzwechseln bei Güterwagen festgelegt ist. Nach Erreichen dieser maximalen Kilometerlaufleistung muss sowohl bei einem Triebfahrzeug als auch einem Güterwagen eine neue Hauptreparatur (R3) oder Hebereparatur (R2) bzw. eine Revisionsreparatur oder ein Radsatzwechsel durchgeführt werden. Bei den Komponenten D3, D2 und D1 wurde der Abschreibungsplan auf Grundlage der Betriebsstunden des Motors festgelegt. Bei den Komponenten Funkstation, Lokomotiv-Batterie, Wagenkasten und technische Kontrolle erfolgt die Abschreibung zeitbezogen ausgehend von der geplanten Nutzungsdauer.

Im Rahmen einer R3-Reparatur von Triebfahrzeugen sind ihr Bestandteil auch Leistungen, die bei einer R2-Reparatur durchgeführt werden, weshalb diese einer R2-Reparatur entsprechenden Leistungen aus der Hauptreparatur R3 ausgegliedert werden. Analog gilt dies für eine R1-Reparatur, die aus R2 und R3 ausgegliedert wird.

Im Fall der Modernisierung bzw. Instandsetzung von Güterwagen (zur Verlängerung der Nutzungsdauer um 20 Jahre), deren Bestandteil auch Leistungen in Verbindung mit einer Revisionskontrolle sind, werden diese Leistungen beim betreffenden Güterwagen als neue Komponente ausgegliedert und erfasst.

Ähnlich verhält es sich beim Wechsel von Radsätzen, technischen Kontrollen und Wagenkästen. Diese Komponenten werden anschließend im Einklang mit der oben dargelegten Methodik abgeschrieben.

Güterwagen und Triebfahrzeuge ohne Komponenten werden auf den geschätzten Restwert abgeschrieben. Unter geschätztem Restwert ist der begründbare geschätzte Betrag (positiv) zu verstehen, den das Unternehmen zum Zeitpunkt der vorausgesetzten Aussonderung des Vermögens nach Abzug der mit seiner Aussonderung verbundenen voraussichtlichen Kosten vereinnahmen könnte. Der vorausgesetzte Restwert bei Güterwagen und Triebfahrzeugen beruht auf dem Schrottpreis, der bei der Entsorgung erzielt werden kann. Die voraussichtliche Nutzungsdauer, der Restwert und die Abschreibungsmethode werden jeweils am Ende der Berichtsperiode aktualisiert, wobei der Einfluss jeglicher Änderungen in Schätzungen prospektiv verbucht wird.

Ausgebucht werden Grundstücke, Gebäude und Anlagen entweder bei Verkauf oder dann, wenn kein wirtschaftlicher Nutzen aus ihrer weiteren Verwendung mehr zu erwarten ist. Ein Gewinn/Verlust aus Veräußerung oder Aussonderung eines bestimmten Postens von Gebäuden, Grundstücken und Anlagen

wird als Differenz zwischen Verkaufserlös und Buchwert des betreffenden Vermögensgegenstandes bestimmt und ergebniswirksam ausgewiesen.

2.12 Immaterielle Vermögensgegenstände

2.12.1 Einzeln angeschaffte immaterielle Vermögensgegenstände

Einzeln angeschaffte immaterielle Vermögensgegenstände werden zu den Anschaffungskosten nach Abzug der kumulierten Abschreibungen und Verluste aus Wertminderungen ausgewiesen. Die Abschreibung erfolgt linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer. Die voraussichtliche Nutzungsdauer und Abschreibungsmethode werden jeweils am Ende einer jeden Berichtsperiode überprüft, der Einfluss jeglicher Änderungen in Schätzungen wird prospektiv verbucht.

Entwicklung, bewertbare Rechte und Software, die in Eigenleistung erstellt wurden, werden nur dann aktiviert, wenn sie für den Handel genutzt werden. Sie werden zu den Herstellungskosten oder zu Reproduktionsbeschaffungskosten, falls diese niedriger sind, bewertet und anschließend um kumulierte Abschreibungen und erfasste Wertminderungsverluste reduziert. Ausgaben im Zusammenhang mit Entwicklung, bewertbaren Rechten und Software, die in Eigenleistung für den Eigenbedarf erstellt wurden, werden in dem Jahr, in dem sie anfallen, als Aufwand erfasst.

Ausgebucht wird ein immaterieller Vermögensgegenstand bei Verkauf oder dann, wenn kein wirtschaftlicher Nutzen aus seiner weiteren Verwendung oder dem Verkauf mehr zu erwarten ist. Ein Gewinn/Verlust aus der Ausbuchung eines immateriellen Vermögensgegenstandes wird als Differenz zwischen Netto-Veräußerungserlös und Buchwert des betreffenden Vermögensgegenstandes bestimmt und in der Periode der erfolgten Ausbuchung ergebniswirksam erfasst.

2.13 Wertminderung des Sachanlagevermögens und immaterieller Vermögensgegenstände

Mit Ablauf einer jeden Berichtsperiode beurteilt die Gesellschaft den Buchwert des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögensgegenstände, um festzustellen, ob Anzeichen für einen verminderten Wert des betreffenden Vermögensgegenstandes vorliegen. Falls derartige Anzeichen bestehen, wird der erzielbare Betrag eines solchen Vermögensgegenstandes geschätzt und daraus der Umfang eventueller Verluste aus der damit verbundenen Wertminderung bestimmt. Lässt sich der erzielbare Betrag eines einzelnen Vermögensgegenstandes nicht bestimmen, ermittelt die Gesellschaft den erzielbaren Betrag für die zahlungsmittelgenerierende Einheit, welcher der Vermögensgegenstand angehört. Unternehmensweite Vermögenswerte werden einer separaten zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wenn eine vernünftige und stetige Basis für ihre Zuordnung besteht. Andernfalls erfolgt die Zuordnung unternehmensweiter Vermögenswerte zur kleinsten Gruppe zahlungsmittelgenerierender Einheiten, für die eine vernünftige und stetige Basis für ihre Zuordnung bestimmbar ist.

Noch ungenutzte immaterielle Vermögensgegenstände werden wenigstens einmal jährlich und bei jedem Anzeichen auf mögliche Wertminderung geprüft.

Der erzielbare Betrag entspricht dem beizulegenden Barwert eines Vermögenswerts, vermindert um die Veräußerungskosten, oder dem Nutzungswert, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Bei der Beurteilung des Nutzungswerts werden die geschätzten zukünftigen Cashflows mit Hilfe eines Diskontierungssatzes vor Steuern auf ihren Barwert abgezinst. Dieser spiegelt zum einen den Barwert des Geldes und zum anderen die speziellen Risiken des Bewertungsobjekts wider, welche bei den geschätzten künftigen Cashflows keine Berücksichtigung fanden.

Ist der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts (oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit) niedriger als sein Buchwert, so wird der Buchwert des Vermögenswerts (oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit) auf den erzielbaren Betrag herabgesetzt. Der Verlust aus der Wertminderung wird erfolgswirksam erfasst.

Wird der Verlust aus der Wertminderung später rückgängig gemacht, erhöht sich der Buchwert des Vermögenswerts (oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit) entsprechend der angepassten Schätzung seines erzielbaren Betrags, aber so, dass der erhöhte Buchwert des Vermögenswerts nicht den Buchwert übersteigt, welcher festgelegt würde, wenn in den Vorjahren kein Verlust aus der Wertminderung des Vermögenswerts (oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit) ausgewiesen worden wäre. Die Rückgängigmachung eines Verlusts aus einer Wertminderung wird direkt erfolgswirksam erfasst.

2.14 Investitionen in Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Ein Tochterunternehmen ist ein Unternehmen, das durch die Gesellschaft beherrscht wird, d. h. die Gesellschaft beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn sie aufgrund ihres Engagements bei diesem Unternehmen variablen Rückflüssen ausgesetzt ist oder Rechte an diesen hat und diese Rückflüsse durch ihre Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen beeinflussen kann, und wenn sie Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen hat (d. h. wenn sie über bestehende Rechte verfügt, die ihr gegenwärtig die Fähigkeit verleihen, die Tätigkeiten zu lenken, die die Rückflüsse dieses Unternehmens wesentlich beeinflussen).

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem die Gesellschaft über wesentlichen Einfluss verfügt und bei dem es sich weder um ein Tochterunternehmen noch um eine Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen handelt. Ein wesentlicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des betreffenden Unternehmens mitzuwirken, wobei dies abzugrenzen ist von der Beherrschung oder der gemeinschaftlichen Führung der Entscheidungsprozesse. Die Gesellschaft kontrolliert in diesem Fall gewöhnlich 20–50 % der Stimmrechte.

Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Partnerunternehmen mit gemeinschaftlicher Führung Rechte am Nettovermögen der Vereinbarung besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilung der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn die Entscheidungen über die maßgeblichen Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern.

Im Einzelabschluss sind Investitionen in Tochterunternehmen und assoziierte Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen, die nicht als zum Verkauf gehalten eingestuft sind, zu den Anschaffungskosten ausgewiesen.

Diese Investitionen werden wenigstens einmal jährlich durch Vergleich des beizulegenden Zeitwerts und des Buchwerts der Beteiligung auf mögliche Wertminderung geprüft.

2.15 Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Nettoveräußerungswert angesetzt. Die Anschaffungskosten beruhen auf der Methode des gewogenen Durchschnitts. Der Nettoveräußerungswert enthält den vorausgesetzten Verkaufswert abzüglich aller geschätzten Fertigstellungskosten sowie notwendigen Veräußerungskosten. Vorräte werden hauptsächlich zur eigenen Verwendung und weniger für den Weiterverkauf gehalten. Ersatzteile zum Auswechseln von Komponenten bei Transportmitteln im Rahmen höherer Reparaturstufen sind gleichermaßen Bestandteil der unfertigen Investitionen.

2.16 Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn die Gesellschaft eine gegenwärtige (vertragliche oder außervertragliche) Verpflichtung hat, die Folge eines zurückliegenden Ereignisses ist, wobei die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Gesellschaft diese Verpflichtung begleichen muss und sich der Betrag zuverlässig schätzen lässt.

Der als Rückstellung ausgewiesene Betrag stellt die beste Schätzung eines Aufwands dar, der zur Begleichung einer zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Schuld erforderlich ist, wobei die mit der betreffenden Verpflichtung verbundenen Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen sind. Wird die Rückstellung durch Schätzung der erforderlichen Zahlungsströme zur Begleichung der bestehenden Verpflichtung bilanziert, entspricht der Buchwert der Rückstellung dem Barwert dieser Zahlungsströme.

Wenn erwartet wird, dass die zur Erfüllung einer zurückgestellten Verpflichtung erforderlichen Ausgaben ganz oder teilweise von einer anderen Partei erstattet werden, wird die Erstattung als Vermögenswert ausgewiesen, sofern praktisch sicher ist, dass die Gesellschaft die Erstattung erhält und die Höhe einer solchen Forderung zuverlässig bestimmt werden kann. Eine Rückstellung ist nur für Ausgaben zu verbrauchen, für die sie ursprünglich gebildet wurde. Eine Veränderung der Rückstellungen wird in der Gewinn- oder Verlustrechnung konkreten Aufwendungen zugeordnet, der nicht verbrauchte Teil der Rückstellung wird unter Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

2.17 Kredite, Darlehen und Anleihen

Beim erstmaligen Ansatz werden Darlehen zum beizulegenden Zeitwert, abzüglich Transaktionskosten, erfasst. In den Folgeperioden erfolgt die Ausweisung von Darlehen unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu den fortgeführten Anschaffungskosten; sämtliche Differenzen zwischen dem Gegenwert (abzüglich der Transaktionskosten) und dem Ratenwert werden über die gesamte Darlehenslaufzeit nach und nach in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

2.18 Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgewiesen, sobald die Gesellschaft Gegenpartei der vertraglichen Vereinbarungen des Instruments wird.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponenten werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis erfasst. Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb oder der Ausgabe finanzieller Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zuzuordnen sind, erhöhen bzw. vermindern den Erstbuchwert, wenn der finanzielle Vermögenswert bzw. die finanzielle Verbindlichkeit nicht zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen im Periodenergebnis bewertet wird. Eine Ausnahme bilden Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb von zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung im Periodenergebnis bewerteten finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten zuzuordnen sind, deren sofortige Ausweisung als Gewinn/Verlust erfolgt.

Finanzielle Vermögenswerte werden in drei Kategorien klassifiziert: zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte oder zum beizulegenden Zeitwert bewertete und im sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene finanzielle Vermögenswerte. Die Klassifizierung ist von der Behandlung der finanziellen Vermögenswerte durch die Gesellschaft sowie vom Charakter der vertraglichen Zahlungsströme des konkreten finanziellen Vermögenswerts abhängig.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten oder als zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten klassifiziert.

2.18.1 Effektivzinsmethode

Die Effektivzinsmethode ist eine Methode zur Berechnung der fortgeführten Anschaffungskosten eines Schuldinstruments und der Allokation von Zinserträgen/Zinsaufwendungen auf die jeweilige Periode. Der Effektivzinssatz ist derjenige Kalkulationszinssatz, mit dem die geschätzten künftigen Ein- und Auszahlungen (einschließlich aller bezahlten oder erhaltenen Gebühren, die einen festen Bestandteil des Effektivzinssatzes bilden, Transaktionskosten und weiterer Agio- und Disagiobeträge) über die erwartete Laufzeit des Schuldinstruments auf ihren Nettobuchwert zum Zeitpunkt der erstmaligen Ausweisung abgezinst werden.

Erträge und Aufwendungen aus Schuldinstrumenten werden auf Grundlage der Effektivzinsmethode ausgewiesen, mit Ausnahme finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert sind.

2.18.2 Zum beizulegenden Zeitwert bewertete, im sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene finanzielle Vermögenswerte

In den zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Gesamtergebnis bewerteten finanziellen Vermögenswerten sind Kapitalanlagen enthalten, die beim erstmaligen Ansatz als Anlagen in Eigenkapitalinstrumente zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Gesamtergebnis bewertet wurden.

Diese Anlagen in Eigenkapitalinstrumente werden bei dem erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der Transaktionskosten bewertet. Nachfolgend werden sie zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei Gewinne und Verluste aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Gesamtergebnis erfasst und in der Neubewertungsrücklage für Kapitalanlagen kumuliert werden. Die kumulierten Gewinne oder Verluste werden bei der Ausbuchung von Kapitalbeteiligungen nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert, sondern in die Gewinnvorträge übertragen.

Dividendeneinnahmen aus Kapitalanlagen werden ergebniswirksam erfasst, wenn die Gesellschaft das Recht auf Erhalt der Dividenden erwirbt.

2.18.3 Zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte (einschließlich Bankguthaben) sind finanzielle Vermögenswerte, die im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Ziel in der Vereinnahmung vertraglicher Zahlungsströme besteht, bei denen es sich ausschließlich um Tilgungszahlungen und Zinsen auf den ausstehenden Nominalbetrag handelt. Aus diesem Grund bewertet die Gesellschaft diese Vermögenswerte zu den fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode nach Abzug von Verlusten aus einer Wertminderung. Diese Vermögenswerte entstehen dann, wenn die Gesellschaft dem Schuldner finanzielle Mittel, Waren oder Dienstleistungen direkt zur Verfügung stellt, ohne zu beabsichtigen, mit der Forderung zu handeln.

Die Ertragszinsen werden mit Hilfe der Effektivzinsmethode ausgewiesen, mit Ausnahme kurzfristiger Forderungen, bei denen die Zinsausweisung unbedeutend wäre.

2.18.4 Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte, mit Ausnahme von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten, werden in Hinblick auf den erwarteten Kreditverlust stets zum Zeitpunkt ihrer Erfassung in den Büchern bewertet und bei der Folgebewertung wird der Betrag der erwarteten Kreditverluste stets zum Bilanzstichtag aktualisiert.

Wertminderungsmodell (3 Stage Impairment Model): Ein finanzieller Vermögenswert wird bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 1 zugeordnet, für die eine Wertberichtigung in der Höhe des erwarteten 12-Monats-Kreditverlustes gebildet wird. Liegt seit der erstmaligen Erfassung eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos vor, so erfolgt die Einordnung des finanziellen Vermögenswerts in Stufe 2, für die eine Wertberichtigung in Höhe der über die gesamte Laufzeit erwarteten Verluste gebildet wird. Bei einem Kreditausfall der Gegenpartei („Default“) wird ein solcher Vermögenswert in Stufe 3 eingeordnet. Dabei werden Zinserträge aus dem finanziellen Vermögenswert aus dem Restbuchwert des Vermögenswerts unter Berücksichtigung der Wertminderung und unter Anwendung des ursprünglichen Effektivzinses ausgewiesen.

Zur Ermittlung der erwarteten Kreditverluste nutzt die Gesellschaft das vereinfachte Modell nach IFRS 9, bei dem der gesamte erwartete Verlust über die Restlaufzeit aller Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Leasingforderungen erfasst wird.

Das vereinfachte Modell kommt für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zur Anwendung, die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten. Entsprechend der aufgestellten Wertberichtigungsmatrix, welche die historische Ausfallquote und eine Anpassung um die künftigen Erwartungen einschließt, kalkuliert die Gesellschaft die Wertberichtigungen auf Forderungen auf Portfolioebene.

Bei individuell beurteilten Forderungen berücksichtigt die Gesellschaft die nachstehenden Faktoren mit Einfluss auf die Fähigkeit des Schuldners zur Erfüllung seiner Verpflichtungen:

- Zukunftsprognose,
- Kundenkenntnis,
- Zahlungsmoral.

Wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos

Bei der Beurteilung, ob sich das Kreditrisiko eines finanziellen Vermögenswertes seit dem erstmaligen Ansatz wesentlich erhöht hat, und bei der Abschätzung des erwarteten Kreditverlustes berücksichtigt die Gesellschaft angemessene und belegbare Informationen, die relevant und ohne unangemessene Kosten oder Aufwand verfügbar sind. Dazu gehören sowohl quantitative als auch qualitative Informationen und Analysen, die auf den historischen Erfahrungen der Gesellschaft und einer fundierten Einschätzung des Kreditrisikos basieren, einschließlich zukunftsgerichteter Informationen.

Die Gesellschaft geht davon aus, dass sich das Kreditrisiko eines finanziellen Vermögenswertes wesentlich erhöht hat, wenn dieser mehr als 180 Tage überfällig ist, sofern der Gesellschaft keine angemessenen und belegbaren Informationen vorliegen, die das Gegenteil beweisen.

Ungeachtet der obigen Ausführungen geht die Gesellschaft davon aus, dass sich das mit dem Finanzinstrument verbundene Kreditrisiko seit dem Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes nicht wesentlich erhöht hat, falls das Finanzinstrument zum Bilanzstichtag als mit einem geringen Kreditrisiko behaftet eingestuft wird. Ein Finanzinstrument weist ein geringes Kreditrisiko auf, falls:

- das Finanzinstrument weist ein geringes Ausfallrisiko auf,
- der Schuldner ist kurzfristig in der Lage, seine vertraglichen Verpflichtungen im Bereich der Zahlungsströme zu erfüllen; und
- negative Veränderungen der wirtschaftlichen und geschäftlichen Bedingungen können, müssen jedoch nicht, die Fähigkeit des Schuldners längerfristig einschränken, seine vertraglichen Verpflichtungen im Bereich der Zahlungsströme zu erfüllen.

Die Gesellschaft geht davon aus, dass ein finanzieller Vermögenswert ein geringes Kreditrisiko aufweist, wenn das externe Kreditrating des Vermögenswerts dem „Investitionsgrad“ gemäß einer international anerkannten Definition entspricht oder, falls kein externes Rating verfügbar ist, der Vermögenswert intern als „ohne Ausfall“ eingestuft wird. Ohne Ausfall bedeutet, dass die Gegenpartei

über eine solide Finanzlage verfügt und keine ausstehenden Beträge aus früheren Geschäftsjahren bestehen.

Definition des Ausfalls

Ausgehend von historischen Erfahrungen legt die Gesellschaft der Ermittlung des Kreditausfalls (Default) folgende Kriterien zugrunde:

- wenn Informationen aus externen Quellen darauf hindeuten, dass der Schuldner voraussichtlich nicht im vollen Umfang an seine Gläubiger leisten wird (Konkurseröffnung, Eröffnung eines Insolvenzverfahrens),
- wenn der finanzielle Vermögenswert länger als 180 Tage überfällig ist, unter der Voraussetzung, dass der Gesellschaft keine hinlänglichen Informationen vorliegen, die den Schluss zulassen, dass der Zahlungsverzug kein geeignetes Kriterium zur Feststellung eines Zahlungsausfalls ist.

Abschreibungspolitik

Die Gesellschaft schreibt einen finanziellen Vermögenswert ab, wenn Informationen darüber vorliegen, dass sich der Schuldner in erheblichen finanziellen Schwierigkeiten befindet und der Wert des Vermögenswerts nach angemessenem Ermessen nicht realisiert werden kann, z. B. wenn der Schuldner in Liquidation getreten ist oder Konkurs angemeldet hat, oder im Falle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, wenn diese mehr als zwei Jahre überfällig sind, je nachdem, was früher eintritt. Abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte können im Einklang mit den Beitreibungsverfahren der Gesellschaft wiedererlangt werden. Alle eingezogenen Beträge werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

2.18.5 Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswerts

Die Gesellschaft nimmt die Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswerts nur dann vor, wenn die vertraglichen Rechte auf Zahlungsströme aus dem Vermögenswert ausgelaufen sind oder dieser finanzielle Vermögenswert und dementsprechend auch alle Chancen und Risiken am Eigentum auf ein anderes Subjekt übertragen wurden.

Wenn die Gesellschaft im Wesentlichen alle Chancen und Risiken am Eigentum eines Vermögenswerts weder übertragen noch behalten hat und die Verfügungsmacht über den Vermögenswert zurückbehält, erfasst sie den zurückbehaltenen Anteil sowie die damit verbundene Verbindlichkeit aus Beträgen, die möglicherweise noch bezahlt werden müssen. Wenn die Gesellschaft im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken behält, erfolgt keine Ausbuchung und außerdem die Bilanzierung als besicherte Finanzierung.

Bei der vollständigen Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswerts wird die Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und der Summe der erhaltenen und beanspruchten Gegenleistung und aller kumulierten Gewinne oder Verluste, die im Rahmen des sonstigen Gesamtergebnisses direkt im Eigenkapital ausgewiesen wurden, ergebniswirksam erfasst.

2.18.6 Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten eingestuft, wenn sie zu Handelszwecken gehalten werden oder als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Sicherungsinstrumente eingestuft sind.

In dieser Kategorie weist die Gesellschaft Finanzderivate im Rahmen sonstiger finanzieller Verbindlichkeiten aus.

2.18.7 Sonstige zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Bei finanziellen Verbindlichkeiten, die nicht zum Handel gehalten werden oder als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten klassifiziert sind, erfolgt die anschließende Bewertung zu den fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode.

2.18.8 Ausbuchung finanzieller Verbindlichkeiten

Die Gesellschaft bucht finanzielle Verbindlichkeiten nur dann aus, wenn die Verpflichtungen der Gesellschaft erfüllt oder aufgehoben sind oder auslaufen. Die Differenz zwischen dem Buchwert der ausgebuchten finanziellen Verbindlichkeit und dem entweder bezahlten oder fälligen Betrag wird ergebniswirksam erfasst.

2.18.9 Finanzderivate

Die Gesellschaft schließt Finanzderivate mit dem Ziel ab, das Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiko zu steuern.

Derivate werden mit Abschluss des entsprechenden Vertrages mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt und anschließend stets zum Ende der Berichtsperiode zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet. Gewinne oder Verluste werden direkt ergebniswirksam erfasst, sofern das Derivat nicht zu Sicherungszwecken gehalten wird – in diesem Fall richtet sich die Erfassung der Änderungen nach der Art der Absicherung. Derivate, die die Voraussetzungen für Sicherungsderivate nicht erfüllen, klassifiziert die Gesellschaft in der Kategorie „ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“.

2.18.10 Hedge Accounting

Die Gesellschaft klassifiziert Sicherungsbeziehungen entweder als Absicherung des beizulegenden Zeitwerts oder Absicherung der Zahlungsströme. Das Hedge Accounting wird im Einklang mit den Anforderungen von IFRS 9 geführt.

Bei Entstehung einer Sicherungsbeziehung dokumentiert die Gesellschaft das Verhältnis zwischen dem Sicherungsinstrument und Grundgeschäft, die Ziele und Strategien des Risikomanagements. Mit Entstehung der Sicherungsbeziehung dokumentiert und überwacht die Gesellschaft laufend, ob das Sicherungsinstrument als hochwirksam eingestuft werden kann, um Wertänderungen oder Zahlungsstromschwankungen des Grundgeschäfts zu kompensieren. Die Gesellschaft überwacht die

Sicherungsbeziehung, Quellen von Ineffektivität und den Einfluss des Kreditrisikos. Das Hedge Accounting entspricht der Risikomanagementstrategie der Gesellschaft.

Erfüllt eine Sicherungsbeziehung nicht mehr die mit dem Absicherungsverhältnis verbundene Anforderung an die Wirksamkeit der Absicherung, bleiben die Risikomanagementziele für die Sicherungsbeziehung jedoch unverändert, passt die Gesellschaft das Absicherungsverhältnis dieser Sicherungsbeziehung an (d. h. sie gleicht die Absicherung neu ab), um die erforderlichen Kriterien erneut zu erfüllen.

2.18.11 Cashflow Hedge

Der effektive Teil von Wertänderungen derivativer Finanzinstrumente, die als solche klassifiziert sind und die Kriterien für eine Cashflow-Absicherung erfüllen, wird im sonstigen Gesamtergebnis dargestellt und geht in die Cashflow-Hedge-Rücklage ein. Die Gesellschaft trennt nach IFRS 9 den Sicherungsaufwand bei Erfüllung der Voraussetzungen für die Ausweisung dieses Aufwands beim sonstigen Gesamtergebnis ab. Der nicht effektive Teil der Wertänderungen wird direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zunächst beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene und im Eigenkapital angesammelte Beträge werden in der Periode erfolgswirksam berücksichtigt, in welcher das abgesicherte Grundgeschäft unter Gewinn oder Verlust ausgewiesen wird, wobei die Ausweisung auf derselben Zeile der Gewinn- und Verlustrechnung wie das verbuchte Grundgeschäft erfolgt. Mündet aber die Absicherung des erwarteten Geschäfts anschließend in die Anschaffung eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit, werden vordem beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene und im Eigenkapital aufgelaufene Gewinne/Verluste aus dem Eigenkapital ausgegliedert und als Anpassung der Anschaffungskosten des nichtfinanziellen Vermögenswerts oder der nichtfinanziellen Verbindlichkeit erfasst.

Die Gesellschaft beendet das Hedge Accounting prospektiv nur dann, wenn die Sicherungsbeziehung (auch teilweise) nicht mehr den Qualifikationskriterien genügt (unter Berücksichtigung der Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung). Dies schließt auch Fälle ein, in denen das Sicherungsinstrument ausläuft, veräußert, beendet oder erfüllt wird. Ein im sonstigen Gesamtergebnis erfasster und in der Cashflow-Hedge-Rücklage angesammelter Gewinn/Verlust verbleibt im Eigenkapital und wird in den Gewinn oder Verlust umgegliedert, wenn die erwartete Transaktion eintritt. Wird die Transaktion nicht mehr erwartet, folgt sofort die Umgliederung der in der Cashflow-Hedge-Rücklage angesammelten Gewinne oder Verluste in den Gewinn oder Verlust.

2.18.12 Finanzderivate zum Handel

Alle durch die Gesellschaft abgeschlossenen Derivatgeschäfte werden nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zum Zweck der Absicherung vereinbart, wobei einige aber aus formalen Gründen nicht als Sicherungsgeschäfte klassifiziert sind.

Derivate, die nicht den Bedingungen für Sicherungsderivate genügen, klassifiziert die Gesellschaft als Derivate zum Handel.

Eine Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten zum Handel wird als Aufwand oder Ertrag aus Derivatgeschäften erfasst. Im Jahr 2025 und 2024 erfasst die Gesellschaft keine solcher Art.

3 ANWENDUNG NEUER UND ÜBERARBEITETER INTERNATIONALER RECHNUNGSLEGUNGSSTANDARDS

3.1 Standards und Interpretationen mit Wirksamkeit für die Periode bis 31. Dezember 2025

In der am 31. Dezember 2025 abgelaufenen Berichtsperiode wurden die nachstehenden, für die Aktivitäten der Gesellschaft relevanten Standards, Novellierungen und Interpretationen wirksam:

Änderungen, neue und novellierte Standards und Interpretationen	**Wirksam für die Periode beginnend am oder nach**
IAS 21 – Änderungen des Standards IAS 21 – Mangel an Umtauschbarkeit	1. Januar 2025

Die Verabschiedung der vorstehenden Änderung im Verlauf der Periode hatte keinen wesentlichen Einfluss auf die Offenlegung oder auf die in diesem Abschluss ausgewiesenen Beträge.

3.2 Standards und Interpretationen, die vor Wirksamwerden angewendet werden

Die Gesellschaft hat keinen Standard oder Interpretation vor ihrem Wirksamwerden zur Anwendung gebracht.

3.3 Standards und Interpretationen, die herausgegeben, aber bis dato nicht angewendet wurden

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses waren die nachstehenden, angesichts der Tätigkeiten der Gesellschaft relevanten Standards und Interpretationen herausgegeben, die bis dato nicht wirksam waren und von der Gesellschaft nicht vor ihrem Wirksamwerden zur Anwendung gebracht wurden.

Änderungen, neue und novellierte Standards und Interpretationen	**Wirksam für die Periode beginnend am oder nach**
IFRS 10, IAS 28 – Änderungen an IFRS 10 und IAS 28 – Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	Datum wird festgelegt*
IFRS 18 – Darstellung und Angaben im Abschluss	1. Januar 2027*
IFRS 19 – Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Offenlegung	1. Januar 2027*
IFRS 9, IFRS 7 – Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 – Anpassungen der Klassifikation und Bewertung von Finanzinstrumenten	1. Januar 2026*
Jährliche Verbesserungen an den IFRS – Band 11	1. Januar 2026*
IAS 21 – Änderungen an IAS 21 Umrechnung in eine hochinflationäre Darstellungswährung	1. Januar 2027*

* Standards, Änderungen und Interpretationen, die noch nicht zur Verwendung in der EU übernommen wurden

Die Anwendung des Standards IFRS 18 wird die Darstellung der Ergebnisse in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Offenlegung von Informationen im Einzelabschluss verändern. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die Übernahme der oben angeführten Änderungen der bisherigen

Standards in den nachfolgenden Perioden keine wesentliche Auswirkung auf die Gesellschaft haben wird.

4 WESENTLICHE ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN, SCHÄTZUNGSUNSICHERHEITEN UND METHODENÄNDERUNG

Bei Anwendung der unter Kapitel 2 zusammengefassten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden muss die Geschäftsführung Ermessensentscheidungen treffen sowie Schätzungen und Annahmen zur Höhe der bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ausarbeiten, die nicht sofort aus anderen Quellen ersichtlich ist. Die Schätzungen und entsprechenden Annahmen basieren auf Erfahrungen der Vorjahre und anderen Faktoren, die im gegebenen Fall als relevant anzusehen sind. Die tatsächlichen Ergebnisse können von diesen Schätzungen abweichen.

Schätzungen und entsprechende Annahmen werden regelmäßig überprüft. Korrekturen von Schätzungen werden in der Periode, in welcher die betreffende Schätzung angepasst wurde (sofern sich die Anpassung nur auf die betreffende Periode auswirkt), oder in der Periode der Anpassung und in künftigen Perioden (sofern die Anpassung Einfluss auf die laufende Periode und künftige Perioden hat) ausgewiesen.

Im Weiteren sind wichtige Ermessensentscheidungen, die Zukunft betreffende Grundannahmen und weitere wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Ende der Berichtsperiode angegeben, bei denen ein bedeutendes Risiko besteht, dass sie im Folgejahr erhebliche Anpassungen der bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bewirken.

4.1 Rückstellungen für Prozesskosten

Die Gesellschaft führt mehrere gerichtliche und außergerichtliche Handelsstreitigkeiten. Falls die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung erfüllt sind, bildet die Gesellschaft für diese Streitigkeiten Rückstellungen auf der Grundlage bestverfügbarer Informationen und Schätzungen. Das tatsächliche Ergebnis der Streitigkeiten kann aber von diesen Schätzungen abweichen. Informationen zu Gerichtsprozessen sind in Kapitel 16 angeführt.

4.2 Wertminderung von Vermögenswerten

Die Gesellschaft beurteilt den erzielbaren Betrag aller Vermögenswerte dahingehend, ob Indikatoren ihrer Wertminderung vorliegen (mit Ausnahme unfertiger immaterieller Vermögensgegenstände, deren erzielbarer Betrag jährlich ermittelt wird). Diese Beurteilung beruht auf erwarteten Annahmen und kann sich in der Zukunft entsprechend der Entwicklung der aktuellen Lage und Verfügbarkeit von Informationen ändern. Eine Wertminderung in der Kategorie Grundstücke, Gebäude und Anlagen ist in Kapitel 5 offengelegt.

4.3 Leasing – Diskontierungssatz und Laufzeit

Die Gesellschaft bewertet eine Leasingverbindlichkeit erstmalig zum Barwert der künftigen Leasingzahlungen, der unter Anwendung des impliziten Zinssatzes zu diskontieren ist. Da der Gesellschaft bei einer Reihe von Mietverträgen keine Informationen vorliegen, wie sich dieser Zinssatz zuverlässig bestimmen lässt, greift sie zur Diskontierung auf ihren Grenzfremdkapitalzinssatz zurück. Dabei wurden die bestehende Sicherheit und auch die Laufzeit der Leasingverträge berücksichtigt.

Die Gesellschaft schätzt außerdem die Laufzeit unbefristeter Verträge. Bei dieser Schätzung wurden Fristen und Umstände der Kündbarkeit einzelner Verträge berücksichtigt. Die Gesellschaft setzt die voraussichtliche Mietdauer ausgehend von dieser Schätzung in Bezug auf unbefristete Verträge mit 5 Jahren bei Mietverträgen für Gewerberäume und 3 Jahren bei der Miete von Eisenbahnschienenfahrzeugen an, und zwar aus folgenden Gründen:

- die Gesellschaft arbeitet mit einem Mittelfristplan für den Zeitraum von 5 Jahren,
- angesichts historischer Erfahrungen besteht bei diesen Mietverhältnissen hinreichende Sicherheit, dass sie seitens der Gesellschaft nicht beendet werden.

Jeder bedeutende Vertrag wird darüber hinaus individuell beurteilt, was einzelne Vertragsbestimmungen, die wirtschaftliche Situation auf dem Markt des betreffenden Vermögenswerts sowie Erfahrungen mit diesem Vermieter aus der Vergangenheit anbelangt. Anschließend wird die Laufzeit nach den genannten Parametern angepasst. Verlängert wurde 2025 auf diese Weise die Mietdauer bei Mietverträgen für Gebäude und Transportmittel im Gesamtwert von 302 Mio. CZK (2024: 380 Mio. CZK). Der Buchwert der Leasingverbindlichkeiten aus unbefristeten Verträgen beläuft sich zum 31.12.2025 auf 319 Mio. CZK (zum 31.12.2024: 637 Mio. CZK).

5 GRUNDSTÜCKE, GEBÄUDE UND ANLAGEN

(in Mio. CZK)

Anschaffungskosten	**Stand 01.01.2024**	**Zugänge**	**Abgänge**	**Umbu-chungen**	**Stand 31.12.2024**	**Zugänge**	**Abgänge**	**Umbu-chungen**	**Stand 31.12.2025**
Grundstücke	143	17	0	0	160	0	0	0	160
Bauten	1 904	63	0	185	2 152	41	-1	15	2 207
Selbstständige bewegliche Sachen	46 213	3 478	-689	126	49 128	1 309	-2 237	8	48 208
- Maschinen, Anlagen und Inventar	*489*	*32*	*-2*	*7*	*526*	*5*	*-16*	*13*	*528*
*- Transportmittel**	*42 971*	*3 446*	*-687*	*554*	*46 284*	*1 299*	*-2 221*	*-221*	*45 141*
- Vermietete Transportmittel	*2 750*	*0*	*0*	*-435*	*2 315*	*0*	*0*	*216*	*2 531*
- Sonstige	*3*	*0*	*0*	*0*	*3*	*5*	*0*	*0*	*8*
Anlagen im Bau	768	343	-3	-504	604	176	-26	-175	579
Anzahlungen	603	366	-360	0	609	67	-290	0	991
Gesamt	**49 631**	**4 267**	**-1 052**	**-193**	**52 653**	**2 198**	**-2 554**	**-152**	**52 145**

(in Mio. CZK)

Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen	Stand 01.01.24	Zugänge	Ausson-derung	Ab-gänge	Umbu-chungen	Wert-min-derung	Stand 31.12.24	Zugänge	Ausson-derung	Ab-gänge	Umbu-chungen	Wert-min-derung	Stand 31.12.25
Bauten	1 078	42	0	0	0	0	1 120	47	0	-1	0	0	1 166
Selbstständige bewegliche Sachen	23 301	1 434	8	-689	-193	1 049	24 910	1 700	49	-2 237	-151	2 486	26 757
- Maschinen, Anlagen und Inventar	*330*	*21*	*0*	*-2*	*6*	*0*	*355*	24	*0*	-16	13	0	376
*- Transportmittel**	*21 419*	*1 353*	*8*	*-687*	*179*	*1 049*	*23 321*	1 602	*49*	-2 221	-302	2 486	24 935
- Vermietete Transportmittel	*1 549*	*60*	*0*	*0*	*-378*	*0*	*1 231*	73	*0*	0	138	0	1 442
- Sonstige	*3*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*3*	1	*0*	0	0	0	4
Anlagen im Bau	29	3	0	-3	0	-1	28	2	0	-2	0	-24	4
Gesamt	**24 408**	**1 479**	**8**	**-692**	**-193**	**1 048**	**26 058**	**1 749**	**49**	**-2 240**	**-151**	**2 462**	**27 927**

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	Stand 31.12.2025	Stand 31.12.2024	Stand 01.01.2024
Grundstücke	160	160	143
Bauten	1 041	1 032	826
Selbstständige bewegliche Sachen	21 451	24 218	22 912
- Maschinen, Anlagen und Inventar	*152*	*171*	*159*
*- Transportmittel**	*20 206*	*22 963*	*21 552*
- Vermietete Transportmittel	*1 089*	*1 084*	*1 201*
- Sonstige	*4*	*0*	0
Anlagen im Bau	575	576	739
Anzahlungen	991	609	603
Gesamt	**24 218**	**26 595**	**25 223**

* Im Rahmen gesicherter Darlehen angeschaffte Transportmittel sind in den Abschlüssen unter „Transportmittel“ ausgewiesen. Ihr Restbuchwert zum 31.12.2025 beträgt 4 395 Mio. CZK, zum 31.12.2024 sind es 3 523 Mio. CZK. Der Wert dieser gesicherten Darlehen ist Bestandteil des Kapitels 15 Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten. Gesicherte Darlehen der Gesellschaft sind durch ein Eigentumsrecht des Vermieters an den vermieteten Vermögenswerten besichert.

Die Immobilien bestehen insbesondere aus Bauten und Grundstücken. Nicht Bestandteil der Grundstücke und Bauten ist Vermögen in Gestalt von Schienenverkehrswegen im Eigentum der Eisenbahnverwaltung Správa železnic, s.o.

Bei Transportmitteln handelt es sich vor allem um Schienenfahrzeuge (Triebfahrzeuge, Güterwagen) für den Eisenbahngüterverkehr.

Im Laufe der laufenden Periode hat die Gesellschaft eine Wertminderung des Vermögens identifiziert, die auf den Rückgang des transportierten Gütervolumens per Schiene zurückzuführen ist. Dies führte zu einem Anstieg überflüssiger Kapazitäten, insbesondere bei Güterwagen. Diese Überkapazitäten sind nicht mehr in der Lage, Erträge zu generieren, die dem Buchwert dieser Wagen entsprechen, weshalb eine Wertminderung eines Teils dieses Vermögens erforderlich war.

Die Höhe der Wertminderung im Jahr 2024 wurde als Differenz zwischen dem Restbuchwert und dem geschätzten erzielbaren Betrag berechnet. Der erzielbare Betrag der Schienenfahrzeuge wurde als beizulegender Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten bestimmt.

Die Analyse der Wertminderung des Fuhrparks im Jahr 2024 umfasste sowohl Triebfahrzeuge als auch Güterwagen. Die Marktwertermittlung der Güterwagen basiert auf einem Gutachten, wobei für jede Baureihe ein repräsentativer Güterwagen bewertet wird. Der Marktwert wird als Reproduktionskosten ermittelt und anschließend um Schlüsselfaktoren der einzelnen Wagen angepasst. Zu diesen Schlüsselfaktoren gehören: Alter, verbleibende Dauer der technischen Betriebsfähigkeit (technische Kontrollen, Revisionen), Datum der letzten technischen Aufwertung, Betriebsfähigkeit oder Verschrottungsstatus, verbleibende Lebensdauer usw. Falls ein Wagen zur Verschrottung bestimmt ist, wird der Marktwert als Nettoerlös aus der Verschrottung geschätzt. Der erzielbare Betrag des Fuhrparks

ergibt sich als Kombination der oben genannten Methoden. Die Analyse der Triebfahrzeuge basiert auf den aktuellen Marktpreisen für neu erworbene Triebfahrzeuge. Die Bewertung des verbleibenden Triebfahrzeugbestands wird von den Preisen dieser neuen Triebfahrzeuge abgeleitet und unter Berücksichtigung technischer Parameter angepasst. Zu den entscheidenden Faktoren für die Bewertung gehören: Interoperabilität, Verfügbarkeit, Energieverbrauch, verbleibende Lebensdauer, Datum der letzten größeren Instandsetzung usw. Ähnlich wie bei den Güterwagen wird der Wert eines zur Verschrottung oder zum Verkauf bestimmten Triebfahrzeugs aus dem erwarteten Nettoertrag nach Abzug der Verkaufs- oder Entsorgungskosten abgeleitet.

Zum Stichtag des Einzelabschlusses zum 31. 12. 2025 prüfte das Management der Gesellschaft, ob Anzeichen für eine Wertminderung der nichtfinanziellen Vermögenswerte vorliegen. Als zahlungsmittelgenerierende Einheit (Cash-Generating Unit, CGU) definierte das Management den Geschäftsbereich Güterverkehr. Dieser umfasst die Transportmittel, insbesondere Schienenfahrzeuge (Güterwagen und Triebfahrzeuge, Reisezugwagen, sonstige Schienenfahrzeuge einschließlich angemieteter Fahrzeuge, die als Nutzungsrechte bilanziert werden), sonstige selbständige bewegliche Sachen, die für die Durchführung des Schienengüterverkehrs verwendet werden, sowie einen zugeordneten Teil der unternehmensweiten Vermögenswerte. Diese Gruppe von Vermögenswerten wird als eine einzige zahlungsmittelgenerierende Einheit auf eine potenzielle Wertminderung getestet, da sie die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten darstellt, die Zahlungsmittelzuflüsse erzeugt, die weitgehend unabhängig von den Zahlungsmittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Vermögensgruppen sind. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wurde auf Basis des Nutzungswerts (Value in Use) ermittelt. Der Nutzungswert basiert auf dem Barwert der zukünftigen Zahlungsströme, die der zahlungsmittelgenerierenden Einheit über einen Zeitraum von fünf Jahren zuzurechnen sind. Der Fünfjahreszeitraum reflektiert die Annahmen über die kurz- bis mittelfristige Marktentwicklung und wird vom Management verwendet, da er eine bessere Abbildung des geplanten Investitionsprogramms als ein kürzerer Zeitraum ermöglicht. Das Management ist der Auffassung, dass es aufgrund der Charakteristika des Schienengüterverkehrs in der Lage ist, die zukünftigen Zahlungsströme über den gesamten Fünfjahreszeitraum mit ausreichender Zuverlässigkeit zu prognostizieren. Zahlungsströme für Zeiträume über fünf Jahre hinaus wurden unter Verwendung einer konstanten Wachstumsrate extrapoliert. Diese Wachstumsrate steht im Einklang mit der langfristigen durchschnittlichen Wachstumsrate der Branche, in der die Gesellschaft tätig ist (Güterverkehr). Die Ermittlung der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme basiert auf Schätzungen der Erlöse, der direkten und indirekten betrieblichen Aufwendungen sowie der Auszahlungen für die Erneuerung des langfristigen Sachanlagevermögens für den Zeitraum 2026-2030. Die Umsatzplanung erfolgt auf Grundlage der erwarteten Transportvolumina in den einzelnen Warengruppen und Produkten. Im Bereich der Zusatzleistungen wird ein Rückgang unterstellt, der sowohl mit der Entwicklung der Transportleistungen, an welche bestimmte Tätigkeiten gekoppelt sind, als auch mit dem Abbau von Überkapazitäten (Vermietung nicht benötigter Kapazitäten, externe Leistungen der operativen Regionen und Werkstätten) zusammenhängt. Die betrieblichen Aufwendungen werden auf Basis der aktuellen Kostenstruktur des Segments Güterverkehr geschätzt und um die erwarteten

positiven Effekte aus dem Abbau von Überkapazitäten sowie aus Einsparmaßnahmen im Bereich der Betriebs- und Personalaufwendungen angepasst. Die Investitionsausgaben basieren auf einer erheblichen Reduktion; nach Erfüllung bereits vertraglich vereinbarter Projekte werden sich diese insbesondere auf die komponentenbezogene Instandhaltung perspektivischer Baureihen von Güterwagen und Lokomotiven sowie auf interne Instandhaltungsaktivitäten konzentrieren. Grundsätzlich berücksichtigen die Projektionen der genannten Komponenten der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme die erwartete wirtschaftliche Entwicklung, den Wettbewerbsdruck und weitere Marktfaktoren, regulatorische Rahmenbedingungen sowie die Strategie der Gesellschaft. Der verwendete Diskontierungssatz spiegelt das vom Management der Gesellschaft beurteilte Risiko der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wider. Grundlage für die Ermittlung des Diskontierungssatzes sind die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital – WACC), berechnet auf Basis des Capital Asset Pricing Model (CAPM). Für die Ermittlung des erzielbaren Betrags wurden die in erwarteten nominalen Werten ausgedrückten Zahlungsströme mit einem Diskontierungssatz von 7,75 % abgezinst. Die angenommene Wachstumsrate wurde aus der erwarteten zukünftigen Marktentwicklung sowie aus der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts, des Lohnniveaus, der Zinssätze und des gesamtwirtschaftlichen Wachstums des Landes abgeleitet. Für die Ermittlung des erzielbaren Betrags wurde eine Wachstumsrate von 3 % angewandt. Im Laufe des Jahres wurde eine Wertminderung auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 3.113 Mio. CZK erfasst (2024: 992 Mio. CZK). Im Jahr 2025 wurde eine Wertminderungsaufholung in Höhe von 638 Mio. CZK vorgenommen (2024: 323 Mio. CZK). Die zum 31. 12. 2025 durchgeführte Analyse bestätigte, dass der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ihrem Buchwert entspricht.

In der individuellen Gewinn- und Verlustrechnung ist diese Wertminderung der Sachanlagen in Höhe von 2 462 Mio. CZK (2024: 1 048 Mio. CZK) in Tabelle 27 „Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen“ unter dem Posten „Verluste/Gewinne aus der Wertminderung von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen“ ausgewiesen. Die Methodik zur Wertminderung der Vermögenswerte ist in Kapitel 2.13 beschrieben.

Sensitivitätsanalyse der Wertminderungstests

Im Rahmen der Ermittlung des erzielbaren Betrags des langfristigen Vermögens der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, um die Auswirkungen von Änderungen ausgewählter wesentlicher Parameter des verwendeten Modells auf das Testergebnis zu beurteilen. Dabei wurden insbesondere Veränderungen der erwarteten zukünftigen operativen Zahlungsströme, der erwarteten Investitionsausgaben für die Erneuerung/den Ersatz von Vermögenswerten, des Diskontierungssatzes zur Berechnung des Barwerts der zukünftigen Zahlungsströme sowie der Wachstumsrate analysiert.

(in Mio. CZK)

Zum 31.12.2025		Operative Zahlungsströme für die Perpetuität		Erwartete Investitionsausgaben für die Perpetuität		Diskontfaktor		Wachstumsrate	
Endwert des Parameters		**1 622**		**2 206**		**7,75%**		**3,00%**	
Parameteränderung	Erhöhung um 10 %	Senkung um 10 %	Senkung um 10 %	Erhöhung um 10 %	Senkung um 50 Basispunkte	Erhöhung um 50 Basispunkte	Erhöhung um 100 Basispunkte	Senkung um 100 Basispunkte	
Erhöhung (+)/Senkung (-) des erzielbaren Betrags		2 825	-2 055	3 185	-3 185	3 295	-2 682	7 014	-4 632
Wertminderung Ja/Nein		Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Wertminderung in Mio. CZK		-	-2 055	-	-3 185	-	-2 682	-	-4 632

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit würde ihrem Buchwert entsprechen, wenn es zu den folgenden Werten/Änderungen der wesentlichen Annahmen kommen würde:

(in Mio. CZK)

Zum 31.12.2025	Operative Zahlungsströme für die Perpetuität	Erwartete Investitionsausgaben für die Perpetuität	Diskontfaktor	Wachstumsrate
Wert des Parameters	1 622	2 206	7,75%	3,00%
Wert des Parameters, bei dem der erzielbare Betrag dem Buchwert entspricht	1 780	2 048	7,38%	3,43%

Zum 31.12.2025 beträgt der Gesamtbestand der Wertminderung auf Sachanlagen 3 859 Mio. CZK, während er zum 31.12.2024 bei 1 372 Mio. CZK lag. Die Wertberichtigung für unfertige Vermögenswerte wurde ebenfalls aktualisiert und beträgt zum 31.12.2025 5 Mio. CZK bzw. zum 31.12.2024 28 Mio. CZK.

Zugänge bei den selbständigen beweglichen Sachen:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe TRAXX 388	658	1 203
Umrüstung von Triebfahrzeugen der Baureihe 163 auf die Baureihe 363	246	34
Komponenten zu Triebfahrzeugen	167	539
Ankauf von Triebfahrzeugen von ČD, a.s.	125	194
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe 744	46	66
Technische Aufwertung von Triebfahrzeugen	27	9
Komponenten zu Güterwagen	9	368
Technische Aufwertung von Güterwagen	5	2
Modernisierung von Triebfahrzeugen Baureihe 742	0	880
Güterwagen Reihe Zacns	0	80
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe 753.6	0	64
Sonstige	26	39
Gesamt	**1 309**	**3 478**

Die Gesellschaft vermietet einige Vermögensgegenstände, die sie aktuell nicht selbst für ihre Aktivitäten nutzt, an externe Subjekte. Zu den bedeutendsten vermieteten Vermögensgegenständen gehören Transportmittel, vor allem Güterwagen und einige Triebfahrzeuge. Andere bedeutende Vermögenswerte sind nicht Gegenstand der Vermietung. Keiner der Verträge ist unkündbar.

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Anschaffungskosten	2 532	2 315
Kumulierte Abschreibungen	-1 442	-1 231
Restbuchwert	**1 090**	**1 084**

Im Jahresverlauf 2025 nutzte die Gesellschaft einen Teil der erhaltenen Fördermittelanzahlung für die Implementierung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS auf Lokomotiven. Mit dem Sicherungssystem wurden Lokomotiven der Baureihe 742.7 sowie der Prototyp und die Serie der Baureihen 363.5, 240 und 242 ausgestattet; die Fördermittelanzahlung wurde zudem beim Erwerb neuer Lokomotiven der Baureihe 383 verwendet. Darüber hinaus erhielt die Gesellschaft eine Förderung für das Upgrade des ETCS bei Lokomotiven der Baureihe 388. Insgesamt handelte es sich um Vermögenswerte im Wert von 462 Mio. CZK (2024: 282 Mio. CZK).

Die Rückgänge bei den Anzahlungen in Höhe von 290 Mio. CZK beruhen insbesondere auf der Aktivierung von Lokomotiven TRAXX (241 Mio. CZK), der Modernisierung der Baureihe 742.7 (22 Mio. CZK) sowie der Umrüstung der Baureihe 163 auf die Baureihe 363 (26 Mio. CZK).

Eisenbahnschienenfahrzeuge werden über die unten angeführte Nutzungsdauer auf den geschätzten Restwert abgeschrieben. Komponenten bei diesen Schienenfahrzeugen werden leistungsabhängig auf der Grundlage der zurückgelegten Kilometer abgeschrieben. Bei der Ermittlung sonstiger Abschreibungen kam die Nutzungsdauer wie folgt zur Anwendung:

	Jahre
Bauten	20 – 50
Triebfahrzeuge (ohne Komponenten)	20 – 35
Güterwagen (ohne Komponenten)	30
Maschinen und Anlagen	8 – 20

5.1 Verpfändete Vermögenswerte

Betreffend Vermögen der Gesellschaft war weder zum 31.12.2025 noch zum 31.12.2024 ein Pfandrecht bestellt. Verbindlichkeiten der Gesellschaft aus Rückleasing sind durch das Eigentumsrecht des Leasinggebers am vermieteten Vermögenswert besichert.

6 IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

(in Mio. CZK)

Anschaffungskosten	**Stand 01.01.2024**	**Zugänge**	**Abgänge**	**Umbu-chungen**	**Stand 31.12.2024**	**Zugänge**	**Abgänge**	**Umbu-chungen**	**Stand 31.12.2025**
Software	1 516	59	0	36	1 611	59	-26	26	1 670
Bewertbare Rechte	203	2	0	2	207	0	-19	0	188
Unfertiges Vermögen	59	29	0	-38	50	2		-25	27
Gesamt	**1 778**	**90**	**0**	**0**	**1 868**	**61**	**-45**	**1**	**1 885**

(in Mio. CZK)

Kumulierte Abschreibungen	**Stand 01.01.2024**	**Zugänge**	**Umbuchungen**	**Stand 31.12.2024**	**Zugänge**	**Abgänge**	**Wertmin-derung**	**Stand 31.12.2025**
Software	906	89	0	995	105	-26	170	1 244
Bewertbare Rechte	154	10	0	164	10	-19	0	155
Gesamt	**1 060**	**99**	**0**	**1 159**	**115**	**-45**	**170**	**1 399**

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	Stand 31.12.2025	Stand 31.12.2024	Stand 01.01.2024
Software	426	616	610
Bewertbare Rechte	33	43	49
Unfertiges Vermögen	27	50	59
Gesamt	**486**	**709**	**718**

Unter unfertigem Vermögen sind Posten einbezogen, die sich in Zusammenarbeit mit Zulieferern in Entwicklung befinden. Es handelt sich also nicht um intern entwickelte Software.

Immaterielle Vermögensgegenstände schließen zum 31.12.2025 bewertbare Rechte (Lizenzen) zum Gesamtrestbuchwert von 33 Mio. CZK ein. Die bedeutendsten Posten sind SAP-Lizenzen in Höhe von 9 Mio. CZK, Lizenzen für das Modulare System in Höhe von 8 Mio. CZK, Noetic-Lizenzen in Höhe von 7 Mio. CZK, Microsoft-Lizenzen in Höhe von 6 Mio. CZK sowie Altworx-Lizenzen in Höhe von 3 Mio. CZK. Im Jahr 2025 wurden keine neuen Lizenzen aktiviert.

Zum 31.12.2025 beträgt der Gesamtbestand der Wertminderung auch bei den immateriellen Vermögenswerten 170 Mio. CZK, während er zum 31.12.2024 bei 0 Mio. CZK lag.

Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögensgegenstände:

	Jahre
Software	3 – 10
Bewertbare Rechte	6 – 10

6.1 Software

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	31.12.2025	31.12.2024	01.01.2024
Betriebs- und Geschäftsaufgaben im Projekt PROBIS	294	436	402
SAP	54	60	54
Programm IT-Sicherheit	8	11	13
Sonstige	70	109	141
Gesamt	**426**	**616**	**610**

Software schließt insbesondere das System SAP sowie Betriebs- und Geschäftsaufgaben im Projekt PROBIS ein. Darüber hinaus gehören zur Software ein Informationssystem zur Unterstützung von Tätigkeiten des Güterverkehrsunternehmens, die Entwicklung des Informationssystems SAP, die Software Altworx zur Überwachung und Auswertung der Nutzung grundlegender Kapazitäten der Gesellschaft (Betriebspersonal, Triebfahrzeuge und Güterwagen), das System der IT-Sicherheit und sonstige bei der ČD Cargo, a.s. genutzte Systeme.

Die Zugänge bei Software bestehen 2025 vor allem aus Anpassungen und Upgrades bestehender Systeme: Informationssystem für Dispatching im Rahmen des Projekts Komplettzüge in Höhe von 20 Mio. CZK, Entwicklung des Betriebsinformationssystems PRIS in Höhe von 9 Mio. CZK, Geschäftssystem OSCAR in Höhe von 4 Mio. CZK, Software Altworx in Höhe von 5 Mio. CZK.

7 INVESTITIONEN IN TOCHTER-UND ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

(in Mio. CZK)

Kategorie	Anteilswert* zum 31.12.2025	Anteilswert* zum 31.12.2024
Tochterunternehmen	843	1 089
Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	1	40
Gesamt	**844**	**1 129**

* Der Anteilswert entspricht dem Nettowert der Investition, bestehend aus den Anschaffungskosten abzüglich einer eventuellen Wertberichtigung.

7.1 Angaben zu Tochtergesellschaften

(in Mio. CZK)

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	Anteilswert* zum 31.12.2025	Anteilswert* zum 31.12.2024
CD Cargo Germany GmbH	Niddastraße 98-102, 60329 Frankfurt am Main, BRD	1	1
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	Grzybowska nr 4, lok. 3, 00-131 Warschau, Polen	437	437
CD Cargo Austria GmbH**	Rotenturmstraße 22/24, 1010 Wien, Österreich	0	0
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	Seberíniho 1, 821 03 Bratislava, Slowakei	289	289
CD Cargo Hungary Kft.**	Keleti sor utca 26-4, 4150 Püspökladány, Republik Ungarn	0	0
ČD Cargo Adria d.o.o.	Savska cesta 32, Zagreb, Kroatien	16	263
Terminal Brno, a.s.	K Terminálu 614/11, Heršpice, 619 00 Brno	49	49
ČD-DUSS Terminál, a.s.	Lukavecká 1189, 41002 Lovosice	2	2
ČD Cargo Logistics, a.s.	Opletalova 1284/37, 110 00 Prag 1	49	48
Gesamt		**843**	**1 089**

* Der Anteilswert entspricht dem Nettowert der Investition, bestehend aus den Anschaffungskosten abzüglich einer eventuellen Wertberichtigung.
** Der Anteilswert wird nicht um die Wertberichtigung reduziert, sondern in der Tabelle wird als Wert 0 angegeben, da der Anteilswert in Einheiten von Hunderttausenden von CZK angegeben ist.

Bezeichnung der Gesellschaft	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Beteiligung zum 31.12.2025	Beteiligung zum 31.12.2024
CD Cargo Germany GmbH	Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Namen und für die ČD Cargo, a.s. und Spedition	100 %	100 %
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Namen und für die ČD Cargo, a.s., Spedition, Eisenbahngüterverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	100 %	100 %
CD Cargo Austria GmbH	Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Namen und für die ČD Cargo, a.s. und Spedition	100 %*	100 %*
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Namen und für die ČD Cargo, a.s. und Spedition	100 %	100 %
CD Cargo Hungary Kft.	Eisenbahngüterverkehr, Vermittlung im Großhandel mit Roh- und Brennstoffen, Lagerung u.a.	100 %**	100 %**
ČD Cargo Adria d.o.o.	Eisenbahngüterverkehr, Vermittlung im Großhandel mit Roh- und Brennstoffen, Lagerung u.a.	100 %	100 %
Terminal Brno, a.s.	Betreibung eines Kombiverkehrsterminals in Brünn	66,93 %	66,93 %
ČD-DUSS Terminál, a.s.	Betreibung eines Containerterminals in Lovosice	51 %	51 %
ČD Cargo Logistics, a.s.	Spedition	100 %	100 %

* Die Gesellschaft ist vollständiges Eigentum der CD Cargo Germany GmbH
** Die Gesellschaft ist vollständiges Eigentum der CD Cargo Slovakia, s.r.o.

7.2 Angaben zu Gemeinschaftsunternehmen

(in Mio. CZK)

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	Anteilswert* zum 31.12.2025	Anteilswert* zum 31.12.2024
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava-Přívoz	0	12
RAILLEX, a.s.	Belgická 196/38, 120 00 Prag 2	1	1
Gesamt		**1**	**13**

* Der Anteilswert entspricht dem Nettowert der Investition, bestehend aus den Anschaffungskosten abzüglich einer eventuellen Wertberichtigung.

Bezeichnung der Gesellschaft	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Beteiligung zum 31.12.2025	Beteiligung zum 31.12.2024
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	50 %	50 %
RAILLEX, a.s.	Frachtumschlag, technische Dienstleistungen im Verkehr, Spedition	50 %	50 %

7.3 Angaben zu assoziierten Unternehmen

(in Mio. CZK)

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	Anteilswert* zum 31.12.2025	Anteilswert* zum 31.12.2024
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Opletalova 921/6, 110 00 Prag 1	0	0
Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava-Přívoz	0	27
Gesamt		**0**	**27**

* Der Anteilswert entspricht dem Nettowert der Investition, bestehend aus den Anschaffungskosten abzüglich einer eventuellen Wertberichtigung.

Bezeichnung der Gesellschaft	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Beteiligung zum 31.12.2025	Beteiligung zum 31.12.2024
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Vermittlung von Dienstleistungen im Verkehrsbereich außer Verkehr mit eigenen Transportmitteln	30 %	30 %
Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	20 %	20 %

7.4 Zusammenfassende Finanzangaben zu Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen

(in Mio. CZK)

31.12.2025	RAILLEX, a.s.	Ostravská dopravní společnost, a.s.	Gemeinschafts-unternehmen gesamt	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Assoziierte Unternehmen gesamt
Aktiva gesamt	**38**	**25**	**63**	**32**	**243**	**275**
Kurzfristiges Vermögen	38	25	**63**	31	96	127
Anlagevermögen	0	0	**0**	1	147	148
Verbindlichkeiten gesamt	**18**	**1**	**19**	**21**	**126**	**147**
Kurzfristige Verbindlichkeiten	18	1	**19**	21	51	72
Langfristige Verbindlichkeiten	0	0	**0**	0	75	75
Nettovermögen	20	24	**44**	11	117	128
Anteil am Nettovermögen	**10**	**12**	**22**	**0**	**0**	**0**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	RAILLEX, a.s.	Ostravská dopravní společnost, a.s.	Gemeinschafts-unternehmen gesamt	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Assoziierte Unternehmen gesamt
Aktiva gesamt	**53**	**26**	**79**	**32**	**292**	**324**
Kurzfristiges Vermögen	53	26	**79**	31	138	**169**
Anlagevermögen	0	0	**0**	1	154	**155**
Verbindlichkeiten gesamt	**25**	**2**	**27**	**22**	**121**	**143**
Kurzfristige Verbindlichkeiten	25	2	**27**	22	40	**62**
Langfristige Verbindlichkeiten	0	0	**0**	0	81	**81**
Nettovermögen	28	24	**52**	10	171	**181**
Anteil am Nettovermögen	**14**	**12**	**26**	**0**	**34**	**34**

(in Mio. CZK)

Gemeinschaftsunternehmen	2025	2024
Erträge gesamt	197	223
Jahresüberschuss	9	18
Anteil am Jahresüberschuss	**4**	**9**

(in Mio. CZK)

Assoziierte Unternehmen	2025	2024
Erträge gesamt	316	353
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-53	24
Anteil am Jahresüberschuss/-fehlbetrag	**-10**	**5**

8 VORRÄTE

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Ersatzteile für Schienenfahrzeuge und Triebfahrzeuge	439	456
Ersatzteile für sonstige Maschinen, Geräte und Anlagen	9	7
Kraftstoffe, Schmierstoffe und sonstige Erdölerzeugnisse	4	6
Arbeitskleidung, Schuhwerk, Schutzausrüstung	4	4
Sonstige	91	57
Anschaffungswert gesamt	547	530
Wertminderung der Vorräte auf den Nettoveräußerungswert	-49	-10
Restbuchwert gesamt	**498**	**520**

9 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Der Anstieg der Forderungen steht im Zusammenhang mit den gestiegenen Umsatzerlösen sowohl im Inland wie im Ausland. Weitere Informationen zu Forderungen sind in Kapitel 33.6 Steuerung des Kreditrisikos enthalten. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen aus folgenden Posten:

(in Mio. CZK)

	Kategorie	Vor Fälligkeit	Nach Fälligkeit (Tage)					Gesamt nach Fälligkeit	Gesamt
			1-30 Tage	31-90	91-180	181-365	366 und mehr		
31.12.2025	**Brutto**	1 799	86	7	1	6	77	177	1 976
	Wertberichtigungen	-45	-1	-1	0	-1	-77	-80	-125
	Netto	**1 754**	**85**	**6**	**1**	**5**	**0**	**97**	**1 851**
31.12.2024	**Brutto**	1 753	42	6	6	5	72	131	1 884
	Wertberichtigungen	-40	0	-2	-5	-5	-72	-84	-124
	Netto	**1 713**	**42**	**4**	**1**	**0**	**0**	**47**	**1 760**

9.1 Bewegungen der Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(in Mio. CZK)

Bewegungen der Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2025	2024
Wertberichtigungen zum 1. Januar	**124**	**142**
Bildung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	11	16
Auflösung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	-8	-3
Abgeschriebene Posten – geschäftliche Forderungen	-2	-31
Wertberichtigungen zum 31. Dezember	**125**	**124**

*Informationen zum Kreditrisiko sind in Kapitel 33.6 enthalten.

10 SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

(in Mio. CZK)

	31. 12. 2025	31. 12. 2024
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	15	8
Sonstige Finanzanlagen	**15**	**8**
Sicherungsderivate	0	4
Konzerninternes Cash-Pooling	2	3
Forderungen aus Mankos und Schäden	71	17
Forderungen aus Mankos und Schäden – Wertberichtigungen	-62	-4
Gebundene Geldmittel	170	11
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	53	32
Sonstige finanzielle Vermögenswerte – Wertberichtigungen	-3	-1
Sonstiges kurzfristiges Finanzvermögen	**231**	**62**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte gesamt	**246**	**70**

Sicherungsderivate sind zum beizulegenden Zeitwert, sonstige finanzielle Vermögenswerte zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte bestanden im Jahr 2024 vor allem aus nicht gezahlten Dividenden der Gesellschaft CD Cargo Slovakia, s.r.o. in Höhe von 13 Mio. CZK. Diese Dividenden wurden im Jahr 2025 beglichen.

Im Jahr 2025 wurde eine ausgezahlte Vorfinanzierung einer Förderung aus dem Programm CEF II (Maßnahme aus dem Jahr 2024) für zwei Lokomotivbaureihen 363 und 753.6 (2,47 Mio. EUR) sowie für das ETCS-Upgrade von 50 Lokomotiven der Baureihe 742.7 (4,75 Mio. EUR) in Höhe von 175 Mio. CZK erfasst. Der Restbetrag dieser Förderung ist als gebundene Zahlungsmittel in Höhe von 170 Mio. CZK ausgewiesen.

In Bezug auf die einzelnen sonstigen finanziellen Vermögenswerte bestand in Verbindung mit IFRS 9 kein Anlass zur Bildung einer Wertberichtigung aufgrund erwarteter Kreditverluste.

10.1 Forderungen aus Finanzierungsleasing

Die ČD Cargo, a.s. hat einen Teil des Objekts im Logistikzentrum Lovosice in Form von Finanzierungsleasing an die Gesellschaft Mondi Štětí a.s. vermietet. Der Mietvertrag wurde zum 31.12.2024 beendet.

In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Werte:

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Ertrag aus der Nettoinvestition in das Finanzierungsleasing	0	1

Die Gesellschaft nutzt das vereinfachte Verfahren nach IFRS 9 zur Erfassung erwarteter Kreditverluste. Dabei wird eine Wertberichtigung zu den erwarteten Verlusten auf Basis der Restlaufzeit aller Forderungen aus Finanzierungsleasing gebildet.

Zur Ermittlung der zu erwartenden Kreditverluste werden die Forderungen aus Finanzierungsleasing gemäß dem geteilten Kreditrisiko und der Anzahl der überfälligen Tage zusammengestellt. Die zu erwartenden Verlustraten beruhen auf den Leasingzahlungsprofilen vor Ablauf der Berichtsperiode und entsprechenden historischen Verlustdaten, die in diesem Zeitraum auftraten.

Keine der Forderungen aus Finanzierungsleasing am Ende der Berichtsperiode ist überfällig, und unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit Zahlungsverzug in den Vorperioden und der Perspektive der Branchen, in denen der Leasingnehmer tätig ist, geht die Geschäftsführung davon aus, dass keine Forderungen aus Finanzierungsleasing entwertet sind.

Die Gesellschaft ist infolge von Leasingvereinbarungen keinem Währungsrisiko ausgesetzt, weil Leasing auf der Basis von CZK vereinbart ist. Das Restwertrisiko für das vermietete Gebäude ist unbedeutend.

11 SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

(in Mio. CZK)

	31. 12. 2025	31. 12. 2024
Geleistete Anzahlungen	2	2
Zuwendungen	520	0
Sonstige Vermögenswerte – langfristige	**522**	**2**
Steuerforderungen Umsatzsteuer	40	32
Vorausbezahlte Aufwendungen	77	91
Zuwendungen	9	97
Sonstige	6	18
Sonstige Vermögenswerte – kurzfristige	**132**	**238**
Sonstige Vermögenswerte gesamt	**654**	**240**

Unter Zuwendungen wird ein zweifelsfreier Anspruch auf eine Teilzuwendung ausgewiesen, welche die Gesellschaft im Rahmen eines Förderprojekts zur Ausstattung von Triebfahrzeugen mit ETCS-Bordeinheiten erhält. Zum überwiegenden Teil handelt es sich um Fördermittel aus dem Programm CEF II in Höhe von 246 Mio. CZK zusammen mit einer Finanzierung aus dem SFDI in Höhe von 261 Mio. CZK. Aus dem OPD3-Aufruf beläuft sich der Betrag auf 13 Mio. CZK. Bei den kurzfristigen Förderungen sind 9 Mio. CZK für Projekte in den Bereichen Cybersicherheit und Energieeinsparungen ausgewiesen.

Unter Geleistete Anzahlungen sind Beträge erfasst, die an in- und ausländische Zulieferer in Verbindung mit Geschäftsbeziehungen bezahlt worden sind.

12 ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und nach IFRS 9 einem Wertminderungstest unterzogen. Die Gesellschaft sieht eine potenzielle Wertminderung bei diesen Posten aufgrund der hohen Kreditqualität der Geldeinlagen bei renommierten Finanzinstituten mit hohem Rating als unbedeutend an.

(in Mio. CZK)

	31. 12. 2025	31. 12. 2024
Kassenbestand	1	1
Bankkonten*	603	1 985
Gesamt	**604**	**1 986**

* Vertragspartner der Gesellschaft sind renommierte Bankhäuser mit hohem Rating (vorgeschriebene Investitionsstufe), mit denen sie auf der Grundlage langfristiger und stabiler Beziehungen zusammenarbeitet.

Tabelle der Endsaldi der Konten der Gesellschaft bei Bankinstituten:

(in Mio. CZK)

Bank	Rating kurzfristig*	Rating langfristig*	31. 12. 2025	31. 12. 2024
Citibank Europe plc	Aa3	P-1	0	94
Česká spořitelna, a.s.	Aa3	P-1	1	1
Československá obchodní banka, a.s.	Aa3	P-1	471	954
ING Bank, N.V.	Aa3	P-1	8	94
Komerční banka, a.s.	Aa3	P-1	37	158
Raiffeisenbank a.s.	A2	P-1	2	130
UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	A2	P-2	82	280
Všeobecná úvěrová banka a.s.	A2	P-1	2	274
Gesamt			**603**	**1 985**

* Banken-Rating der Gesellschaft Moody‘s mit Gültigkeit Ende 2025

13 EIGENKAPITAL

13.1 Grundkapital

Die Gesellschaft weist zum Bilanzstichtag 31.12.2025 ein Grundkapital in Höhe von 8 494 Mio. CZK in Form von 100 verbuchten Namensaktien aus. Das Grundkapital wurde zu 100 % eingezahlt.

13.2 Kapitalrücklage

(in Mio. CZK)

	31. 12. 2025	31. 12. 2024
Emissionsagio	197	197
Rücklage	176	196
Cashflow-Hedge-Rücklage	264	-159
Versicherungsmathematische Verluste	69	29
Gesamt	**706**	**263**

Die Einstellungen in die Rücklage werden im Einklang mit den internen Regeln der Gesellschaft vorgenommen.

13.2.1 Emissionsagio

Das Agio ist die Differenz, welche entstanden ist zwischen dem Nennwert und dem Ausgabepreis der Aktien bei der Gründung der Gesellschaft im Wert von 197 Mio. CZK zum 1. Dezember 2007.

13.2.2 Gewinnrücklage

(in Mio. CZK)

	2025	2024
1. Januar	**196**	**157**
Einstellung in die Rücklage aus dem Gewinn	0	69
Nutzung der Rücklage	-20	-30
31. Dezember	**176**	**196**

13.2.3 Cashflow-Hedge-Rücklage

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Stand zu Beginn des Jahres	**-159**	**5**
Gewinn aus der Umbewertung / Änderung des beizulegenden Zeitwerts	540	-262
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	-5	55
Gesamtänderung der Cashflow-Hedge-Rücklage	**535**	**-207**
Damit verbundene Ertragsteuer	-112	43
Stand am Ende des Jahres	**264**	**-159**

Die Cashflow-Hedge-Rücklage stellt die kumulierten Gewinne und Verluste aus wirksamen Cashflow Hedges dar. Es handelt sich vor allem um die Absicherung des Währungsrisikos aus einer Änderung des Wechselkurses CZK/EUR, wobei die Absicherung durch Währungsforwards, mit Hilfe von Krediten und Anleihen in Fremdwährungen sowie Leasingverbindlichkeiten in Fremdwährungen erfolgt. Eine weitere Komponente der Absicherung von Schwankungen der Zahlungsströme ist die Absicherung des Rohstoffrisikos in Verbindung mit der Preisfluktuation bei Dieselkraftstoff. Der kumulierte abgegrenzte Gewinn oder Verlust aus Sicherungsderivaten wird nur dann in Gewinn oder Verlust umklassifiziert, wenn die abgesicherte Transaktion Einfluss auf Gewinn oder Verlust hat, oder es erfolgt die Einbeziehung als Änderung des Buchwerts beim besicherten nichtfinanziellen Posten im Einklang mit den entsprechenden Buchführungsregeln.

Im Jahresverlauf aus dem Eigenkapital umklassifizierte Gewinne und Verluste werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Erträge, Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch und Finanzaufwendungen bzw. Finanzerträge ausgewiesen.

Umgliederung aus der Cashflow-Hedge-Rücklage in den Gewinn oder Verlust

(in Mio. CZK)

Währungsforwards – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen	**2025**	**2024**
1. Januar	**0**	**37**
Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsderivate	0	-100
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	0	52
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	0	11
31. Dezember	**0**	**0**

(in Mio. CZK)

Leasingverbindlichkeiten in Fremdwährung nach IFRS 16 – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen	**2025**	**2024**
1. Januar	**13**	**68**
Gewinn aus der Umbewertung	137	-69
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	-29	14
31. Dezember	**121**	**13**

(in Mio. CZK)

Kredite und Anleihen in Fremdwährung – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen	2025	2024
1. Januar	**-176**	**-104**
Gewinn aus der Umbewertung	406	-91
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	-85	19
31. Dezember	**145**	**-176**

(in Mio. CZK)

Rohstoffforwards – Absicherung der Beschaffungspreise für Diesel	2025	2024
1. Januar	**4**	**4**
Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsderivate	-3	-2
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	-5	3
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	2	-1
31. Dezember	**-2**	**4**

13.2.4 Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste

(in Mio. CZK)

	2025	2024
1. Januar	**29**	**7**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	40	22
31. Dezember	**69**	**29**

Versicherungsmathematische Verluste sind das Ergebnis der Umbewertung von Nettoverbindlichkeiten (Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer) aus den definierten Leistungen. Detaillierte Angaben siehe Kapitel 16 Rückstellungen.

14 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(in Mio. CZK)

Jahr	Kategorie	Vor Fälligkeit	Nach Fälligkeit (Tage)					Gesamt nach Fälligkeit	Gesamt
			1-30	31-90	91-180	181-365	365 und mehr		
31.12.2025	Kurzfristige	1 494	18	0	101	-4	0	115	**1 609**
31.12.2024	Kurzfristige	2 137	32	20	47	129	0	228	**2 365**

Die Gesellschaft erfasst keine langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Mehr als 365 Tage überfällige Verbindlichkeiten sind Gegenstand von Gerichtsprozessen.

15 KREDITE, DARLEHEN UND LEASINGVERBINDLICHKEITEN

(in Mio. CZK)

	31. 12. 2025	31. 12. 2024
Langfristige Bankkredite	9 565	8 360
Langfristige gesicherte Darlehen	3 038	2 541
Leasingverbindlichkeiten	1 388	1 710
Ausgegebene Anleihen	1 966	3 770
Langfristige gesamt	**15 957**	**16 381**
Kurzfristige Bankkredite	1 886	1 590
Kurzfristige gesicherte Darlehen	465	373
Leasingverbindlichkeiten	602	689
Kontokorrentkonten	205	1 167
Ausgegebene Anleihen	1 788	1 029
Kurzfristige gesamt	**4 946**	**4 848**
Gesamt	**20 903**	**21 229**

15.1 Bankkredite

(in Mio. CZK)

Bank	Nennwert	Endfälligkeit	Verzinsung	Buchwert zum 31.12.2025	Buchwert zum 31.12.2024
UniCredit Bank, a.s.	1 000 Mio. CZK	29.03.2030	fix	425	525
ING Bank NV	1 000 Mio. CZK	31.08.2027	fix	307	461
UniCredit Bank, a.s.	1 000 Mio. CZK	31.12.2027	fix	286	429
ING bank, a. s.	500 Mio. CZK	30.06.2028	fix	192	269
Raiffeisenbank, a. s.	1 000 Mio. CZK	31.12.2031	fix	600	700
Kredit EIB – 1. Tranche	500 Mio. CZK	02.07.2031	fix	348	409
Raiffeisenbank, a. s.	40 Mio. EUR	30.06.2032	fix	630	756
ING bank, a. s.	40 Mio. EUR	31.03.2028	fix	485	705
VÚB Bank	30 Mio. EUR	21.03.2030	fix	452	566
Kredit EIB - 2. Tranche	40 Mio. EUR	01.06.2033	fix	856	1 007
Raiffeisenbank, a. s.	40 Mio. EUR	31.03.2031	fix	711	873
Raiffeisenbank, a. s.	21 Mio. EUR	31.03.2031	fix	364	447
ING Bank NV	40 Mio. EUR	31.03.2031	fix	762	935
ČSOB, a.s.	25 Mio. EUR	23.09.2031	fix	498	607
Kredit EIB – 3. Tranche	50 Mio. EUR	20.12.2034	fix	1 212	1 261
UniCredit Bank, a.s.	40 Mio. EUR	30.06.2032	fix	901	-
UniCredit Bank, a.s.	20 Mio. EUR	30.06.2032	fix	473	-
Kredit EIB – 4. Tranche	20 Mio. EUR	31.03.2035	fix	496	-
Česká exportní banka, a.s. – 1. Tranche	20 Mio. EUR	19.12.2034	fix	485	-
Česká exportní banka, a.s. – 2. Tranche	40 Mio. EUR	19.12.2034	fix	968	-
Gesamt				**11 453**	**9 950**
davon kurzfristige				1 886	1 590
davon langfristige				9 565	8 360

Eine detaillierte Aufstellung zu den Bewegungen bei den Investitionsrahmen enthält Kapitel 33.8.2 Finanzierungsquellen.

Teile langfristiger Kredite und Darlehen, die in einem kürzeren Zeitraum als einem Jahr ab dem Bilanzstichtag fällig sind, werden als kurzfristige Kredite und Darlehen ausgewiesen.

Alle Bedingungen der Kreditverträge werden im Berichtszeitraum vollständig erfüllt. Der maximale Wert des Finanzcovenants Gesamtverschuldungsgrad wurde bei der Komerční banka mittels eines unterzeichneten Nachtrags genehmigt; bei der Československá obchodní banka erfolgte die Genehmigung in Form einer Mitteilung über die vorübergehende Nichtausübung des Bankrechts (Waiver Letter). Der maximale Wert des Verhältnisses der Gesamtverschuldung sowie der minimale Wert der Zinsdeckung bei der Europäischen Investitionsbank (EIB) wurden seitens der EIB ebenfalls durch ein Waiver Letter genehmigt. Alle genannten Banken haben auf ihr Recht zur Fälligstellung der Kredite verzichtet. Bankkredite sind nicht besichert.

15.2 Ausgegebene Anleihen

Am 04.05.2011 entschied die Tschechische Nationalbank über die Bewilligung des Anleihenprogramms der Gesellschaft ČD Cargo, a.s. Das maximale Volumen nicht zurückgezahlter Anleihen, die im Rahmen des Anleihenprogramms ausgegeben wurden, kann bei einer Dauer des Anleihenprogramms von 10 Jahren höchstens 6 000 Mio. CZK betragen. Die vorstehende Entscheidung der Tschechischen Nationalbank wurde am 05.05.2011 rechtskräftig. Darüber hinaus gilt ab 05.05.2021 anknüpfend an die

Beendigung der Gültigkeit des ersten Anleihenprogramms ein neues Anleihenprogramm mit einer Laufzeit von 10 Jahren ohne Einschränkung der maximalen Höhe nicht zurückgezahlter Anleihen.

Im Rahmen des vorgenannten Anleihenprogramms oder auf der Grundlage separater Emissionsbedingungen existieren zum 31.12.2025 folgende Anleihenemissionen:

(in Mio. CZK)

Datum der Emission	Nennwert	Endfälligkeit	Öffentlich handelbar	Kupon	Buchwert zum 31.12.2025	Buchwert zum 31.12.2024
20.07.2018	1 000 Mio. CZK	20.07.2025	Ja	2,55%	-	1 010
17.07.2019	1 000 Mio. CZK	17.07.2026	nein	2,17%	1 009	1 009
18.11.2019	770 Mio. CZK	18.11.2026	nein	2,09%	772	772
31.07.2020	1 000 Mio. CZK	31.07.2027	nein	1,65%	1 003	1 001
20.04.2022	40 Mio. EUR	31.12.2028	nein	1,92%	970	1 007
Gesamt					**3 754**	**4 799**
davon kurzfristige					1 788	1 029
davon langfristige					1 966	3 770

Die Gesellschaft hat weder 2025 noch 2024 geltende Bedingungen für emittierte Anleihen verletzt. Mit der Rückzahlung der öffentlich gehandelten Anleihe am 20.07.2025 ist die Gesellschaft kein Unternehmen von öffentlichem Interesse mehr.

16 RÜCKSTELLUNGEN

(in Mio. CZK)

	01.01.2025	Bildung	Inanspruch-nahme	Auflösung	31.12.2025
Rückstellung für Pensionsleistungen	49	0	6	10	33
- davon langfristiger Teil	*44*				*31*
Rückstellung für andere Leistungen an Arbeitnehmer	104	33	50	0	87
- davon langfristiger Teil	*52*				*46*
Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer gesamt	**153**	**33**	**56**	**10**	**120**
Rückstellung für Prozesskosten	1	0	0	0	1
Rückstellung für Restrukturierung	126	717	292	0	551
Sonstige Rückstellungen	138	63	35	22	144
Rückstellungen gesamt	**418**	**813**	**383**	**32**	**816**
Langfristige	*96*				*77*
Kurzfristige	*322*				*739*

Die Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer besteht aus dem Anspruch der Arbeitnehmer auf einen finanziellen Beitrag bei Erreichen eines Lebensjubiläums, auf einen finanziellen Beitrag bei Pensionierung sowie auf die Erstattung von Behandlungskosten einschließlich Lohnersatz bei Leistungserhaltungs- und Erholungsaufenthalten und wurde zum 31.12.2025 in Höhe von 120 Mio. CZK (31.12.2024: 153 Mio. CZK) kalkuliert. Gegenüber 2024 kam es zu einer Gesamtreduzierung der Rückstellung sowie aller ihrer Bestandteile. Den größten Anteil der Rückstellung bildet der Beitrag zur Erstattung von Behandlungskosten einschließlich Lohnersatz bei Leistungserhaltungs- und Erholungsaufenthalten in Höhe von 48 Mio. CZK (2024: 57 Mio. CZK). Die Rückstellung besteht im Jahr 2025 ferner aus Rentenzuwendungen in Höhe von 34 Mio. CZK (2024: 50 Mio. CZK), Zuwendungen bei Erreichen eines Lebensjubiläums in Höhe von 32 Mio. CZK (2024: 38 Mio. CZK) sowie sonstigen finanziellen Zuwendungen in Höhe von 6 Mio. CZK (2024: 8 Mio. CZK). Bei der Ermittlung der Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer nutzt die Gesellschaft ein

versicherungsmathematisches Modell, dem die aktuellen Angaben zu Arbeitnehmern (Anzahl der Arbeitnehmer, Termin des Anspruchs auf Altersrente, Durchschnittslohn, Höhe des finanziellen Beitrags) sowie durch qualifizierte Schätzung und aus öffentlich verfügbaren statistischen Informationen abgeleitete erwartete Parameter (z. B. erwartete Fluktuation, erwarteter Lohnanstieg, erwartete Inflationsrate sowie Invaliditäts- und Sterblichkeitskurven nach Angaben des Tschechischen Amtes für Statistik) zugrunde liegen. Die Zahlungsströme werden unter Verwendung eines aus der Rendite von Staatsanleihen abgeleiteten Diskontierungssatzes auf ihren Barwert abgezinst.

Zum 31.12.2025 wurde im Rahmen der vom Management genehmigten Optimierungsmaßnahmen eine Rückstellung für Restrukturierung in Höhe von 551 Mio. CZK erfasst, die Verpflichtungen zur Reduzierung überschüssiger Kapazitäten abdeckt.

Die sonstigen Rückstellungen schließen zum 31.12.2025 vor allem Rückstellungen der Gesellschaft für Reklamationen ein und für die Abwicklung von Schadensfällen, bei denen der genaue Betrag noch nicht bekannt ist, sowie der Umfang des Verschuldens der einzelnen Parteien.

17 SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

(in Mio. CZK)

	31. 12. 2025	31. 12. 2024
Sicherungsderivate	4	1
Verbindlichkeit aus einem beendeten Leasingvertrag	121	121
Sonstige	56	61
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – kurzfristige	**181**	**183**
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – gesamt	**181**	**183**

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten sind zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Zwischen der ČD Cargo, a.s. und der Financial Found, a.s. wurden drei Sale-and-Lease-Back-Verträge für 1 141 Wagen abgeschlossen, von denen die ČD Cargo, a.s. 2019 vereinbarungsgemäß zurücktrat und gleichzeitig die restlichen Leasingraten in Höhe von 146 Mio. CZK beglichen hat. Da die Gesellschaft Financial Found, a.s. mit diesem Rücktritt der ČD Cargo, a.s. nicht einverstanden war, überwies sie den genannten Betrag auf das Bankkonto zurück. Um unsinnige Überweisungen der Gelder zu vermeiden, teilte die ČD Cargo, a.s. der Financial Found, a.s. mit, dass diese Mittel bereitstehen, und forderte sie zur Bestätigung ihrer Annahme auf. Bis zum heutigen Tag hat die Financial Found, a.s. nicht darauf reagiert. Parallel dazu erhob die Financial Found, a.s. beim Bezirksgericht für Prag 7 Klage auf Feststellung des Eigentums an den gegenständlichen 1 141 Wagen, über die bis dato nicht entschieden worden ist. Zum 31.12.2025 beträgt der Buchwert dieser Wagen 676 Mio. CZK, zum 31.12.2024 waren es 770 Mio. CZK. Die Financial Found, a.s. versuchte außerdem erfolglos, die gegenständlichen Wagen bei der Bahnbehörde auf sich zu überschreiben. Das bedeutet, dass als Eigentümer und Besitzer dieser Wagen die ČD Cargo, a.s. eingetragen ist. Im Einklang mit dem Vorstehenden hat die Geschäftsführung beschlossen, die genannten Wagen als Vermögenswerte der Gesellschaft zu erfassen und alle damit verbundenen Buchungen vorzunehmen (Ausgliederung von Komponenten, Abschreibungen usw.). Die aus diesem beendeten Leasingvertrag resultierende Verbindlichkeit beläuft sich zum 31.12.2025 auf 121 Mio. CZK (exkl. USt), zum 31.12.2024 waren es ebenfalls 121 Mio. CZK.

18 SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN UND VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

(in Mio. CZK)

	31. 12. 2025	31. 12. 2024
Sonstige Verbindlichkeiten	18	13
Sonstige Verbindlichkeiten – langfristige	**18**	**13**
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	399	403
Verbindlichkeiten aus Sozial- und Krankenversicherung	160	175
Steuerverbindlichkeiten – für Arbeitnehmer abgeführte Steuer	54	36
Erhaltene Zuwendungen	171	8
Sonstige Verbindlichkeiten – kurzfristige	**784**	**622**
Vertragsverbindlichkeiten	65	2
Verbindlichkeiten zur Erstattung	15	15
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten – kurzfristige	**864**	**639**
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten gesamt	**882**	**652**

Im Jahr 2025 wurde eine Vorfinanzierung der Förderung aus dem Programm CEF II (Maßnahme aus dem Jahr 2024) für zwei Lokomotivbaureihen 363 und 753.6 (2,47 Mio. EUR) sowie für das ETCS-Upgrade von 50 Triebfahrzeugen der Baureihe 742.7 (4,75 Mio. EUR) in Höhe von 175 Mio. CZK ausgezahlt. Der Restbetrag der Förderung aus dem Programm CEF II ist als gebundene Zahlungsmittel in Höhe von 170 Mio. CZK ausgewiesen (10. Sonstige finanzielle Vermögenswerte). Das Instrument „Connecting Europe Facility (CEF)“ ermöglicht die Inanspruchnahme von EU-Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur der Tschechischen Republik. Es ist auf die Gewährung finanzieller Unterstützung der Union für transeuropäische Netze ausgerichtet, um Vorhaben von gemeinsamem Interesse in den Bereichen Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur zu fördern und die Nutzung potenzieller Synergien zwischen diesen Bereichen zu unterstützen.

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten beinhalten außerdem Verbindlichkeiten gegenüber Arbeitnehmern, die sich aus dem gültigen Kollektivertrag ergeben.

Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Arbeitnehmern handelt es sich um eine Verbindlichkeit aus dem Titel nicht ausgezahlter Löhne für Dezember.

Die Gesellschaft erfasst keine überfälligen Verbindlichkeiten gegenüber Finanzämtern, Sozialversicherungsverwaltungen und Krankenkassen.

19 LEASINGVERTRÄGE

19.1 Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht und Leasingverbindlichkeiten

Die Gesellschaft mietet Grundstücke, Gebäude (für Verwaltungszwecke bzw. in Bahnhofsnähe), Anlagen (Innofreight-Technologie) und Fahrzeuge (Güterwagen, Kesselwagen und PKWs). Die Mietverträge sind gewöhnlich befristet (über 3 bis 10 Jahre) abgeschlossen. Ein kleinerer Teil der Verträge ist auf unbestimmte Dauer abgeschlossen.

(in Mio. CZK)

	01.01.2024	Zugänge	Änderung der Mietzeit	Änderung des Mietzinses	Abgänge	31.12.2024	Zugänge	Änderung der Mietzeit	Änderung des Mietzinses	Abgänge	31.12.2025
Anschaffungskosten											
Gebäude	442	14	89	63	-43	565	13	36	28	-90	552
- davon Logistikzentrum Lovosice	*33*	*3*	*0*	*0*	*0*	*36*	*0*	*0*	*0*	*-36*	*0*
Anlagen	1 009	0	60	57	-184	942	1	32	26	-59	942
- davon Innofreight-Technologie	*998*	*0*	*60*	*52*	*-182*	*928*	*0*	*32*	*23*	*-57*	*926*
Transportmittel	3 896	26	231	14	-795	3 372	330	234	15	-770	3 181
- davon Güterwagen	*3 481*	*17*	*177*	*14*	*-788*	*2 901*	*81*	*120*	*9*	*-572*	*2 539*
- davon Triebfahrzeuge	*384*	*0*	*52*	*0*	*-4*	*432*	*240*	*110*	*5*	*-189*	*598*
Gesamt	**5 347**	**40**	**380**	**134**	**-1 022**	**4 879**	**344**	**302**	**69**	**-919**	**4 675**

(in Mio. CZK)

Kumulierte Abschreibungen und Wertminderung	**01.01.2024**	**Abschrei-bungen**	**Abgänge**	**31.12.2024**	**Abschrei-bungen**	**Abgänge**	**31.12.2025**
Gebäude	210	73	-8	275	63	-52	286
- davon Logistikzentrum Lovosice	*26*	*10*	*0*	*36*	*0*	*-36*	*0*
Anlagen	525	156	-122	559	134	-16	677
- davon Innofreight-Technologie	*524*	*154*	*-122*	*556*	*132*	*-15*	*673*
Transportmittel	1 567	562	-567	1 562	565	-646	1 481
- davon Güterwagen	*1 408*	*416*	*-564*	*1 260*	*350*	*-462*	*1 148*
- davon Triebfahrzeuge	*146*	*135*	*0*	*281*	*202*	*-176*	*307*
Gesamt	**2 302**	**791**	**-697**	**2 396**	**762**	**-714**	**2 444**

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**01.01.2024**
Gebäude	266	290	232
- davon Logistikzentrum Lovosice	*0*	*0*	*7*
Anlagen	265	383	484
- davon Innofreight-Technologie	*253*	*372*	*474*
Transportmittel	1 700	1 810	2 329
- davon Güterwagen	*1 391*	*1 641*	*2 073*
- davon Triebfahrzeuge	*291*	*151*	*238*
Gesamt	**2 231**	**2 483**	**3 045**

In der Gesellschaft gab es im Jahr 2025 Zugänge bei der Miete von Güterwagen in Höhe von 81 Mio. CZK, bei der Miete von Triebfahrzeugen in Höhe von 240 Mio. CZK. Abgänge bestanden insbesondere in beendeten Mietverträgen für Güterwagen.

Die Position Gebäude enthält Mietverträge für Nichtwohnräume im Rahmen von Bahnstationen, die von unseren den Bahnbetrieb sicherstellenden Betriebsmitarbeitern genutzt werden.

Die Wertminderung des oben genannten Nutzungsrechts wird durch qualifizierte Schätzung in Höhe der geschätzten zukünftigen Nettoverbindlichkeit aus dem Vertrag ermittelt. Der Wert ergibt sich aus der Differenz zwischen den abgezinsten zu erwartenden Nettoeinnahmen und den abgezinsten zu erwartenden Ausgaben.

Die Gesellschaft wies die Leasingverbindlichkeiten wie folgt aus:

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	**31.12.2024**
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	602	689
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	1 388	1 710
Leasingverbindlichkeiten gesamt (siehe Kapitel 15)	**1 990**	**2 399**

In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Werte:

(in Mio. CZK)

		2025	2024
Abschreibungen von Vermögenswerten aus einem Nutzungsrecht	27	-763	-783
Wertminderung von Vermögenswerten aus einem Nutzungsrecht	27	1	-7
Zinsaufwand aus Leasingverbindlichkeiten	29	-55	-70
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	25	-417	-371
Aufwand für Leasingverhältnisse über niedrigwertige Vermögenswerte		-5	-16
Nicht in die Bewertung von Leasingverbindlichkeiten einbezogener Aufwand für variable Leasingzahlungen	28	-33	-33

Aufwendungen in Bezug auf kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasing von niedrigwertigen Vermögenswerten, die bei den oben angeführten kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten nicht inbegriffen sind, erscheinen in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch.

Die Gesamtausgaben in Verbindung mit Leasingverhältnissen beliefen sich 2025 auf 1 349 Mio. CZK (davon Leasingraten in Höhe von 839 Mio. CZK, Zinsaufwendungen in Höhe von 55 Mio. CZK, Raten für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 417 Mio. CZK, Raten für Leasing von niedrigwertigen Vermögenswerten in Höhe von 5 Mio. CZK, variable Leasingraten in Höhe von 33 Mio. CZK).

Die Gesamtausgaben in Verbindung mit Leasingverhältnissen beliefen sich 2024 auf 1 398 Mio. CZK (davon Leasingraten in Höhe von 908 Mio. CZK, Zinsaufwendungen in Höhe von 70 Mio. CZK, Raten für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 371 Mio. CZK, Raten für Leasing von niedrigwertigen Vermögenswerten in Höhe von 16 Mio. CZK, variable Leasingraten in Höhe von 33 Mio. CZK).

20 VERTRAGLICHE AUSGABENVERPFLICHTUNGEN

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses hat die Gesellschaft Verträge zum Kauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen sowie Investitionen in Immobilien in Höhe von 10 069 Mio. CZK abgeschlossen. Davon entfallen 4 613 Mio. CZK auf nicht bezahlte Lieferungen, wovon 3 200 Mio. CZK für 2026 vereinbarte Investitionen und 1 413 Mio. CZK für die Folgejahre vereinbarte Lieferungen ausmachen. Einen Teil der Verbindlichkeiten in Höhe von 848 Mio. CZK schafft die Gesellschaft im Jahr 2026 nicht auszuschöpfen. Die restlichen 4 606 Mio. CZK waren zum 31.12.2025 bereits beglichen. Ein wesentlicher Teil der Ausgabenverpflichtungen in Höhe von 7 743 Mio. CZK betrifft Investitionen in Schienenfahrzeuge.

21 EVENTUALFORDERUNGEN

Die ČD Cargo, a.s. erfasste zum 31.12.2025 keine Eventualforderungen.

22 ERHALTENE UND AUSGEGEBENE GARANTIEN

22.1 Ausgegebene Bankgarantien

Zum 31.12.2025 bestehen bei Komerční banka, a.s. aus einem Haftungslimit von 50 Mio. CZK ausgegebene Bankgarantien. Dabei handelt es sich um Bürgschaften für Verbindlichkeiten. Die Tabelle enthält Verbindlichkeiten, die nicht in der Bilanz aufgeführt sind (z. B. Leasingbürgschaft) oder Verbindlichkeiten, die erst noch entstehen können (z. B. Zollschuld).

Verzeichnis der aktiven, durch die ČD Cargo, a.s. ausgegebenen Bankgarantien zum 31.12.2025

Zu Gunsten von	Typ der Bürgschaft	Höhe der Garantie	Währung	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund
SCF LH I, s.r.o., Sokolovská 394/17, 186 00 Prag 8 - Karlín	Mietgarantie	0,2 Mio.	EUR	05.06.2026	Bankgarantie zur Erfüllung sämtlicher Verbindlichkeiten und Pflichten des Mieters aus dem Mietvertrag mit WestInvest Waterfront Towers s.r.o. – Lighthouse
P3 Lovosice s.r.o., Na Florenci 2116/15, 110 00 Prag 1	Mietgarantie	0,3 Mio.	CZK	30.06.2026	Bankgarantie für den Fall, dass die ČD Cargo, a.s., die im Mietvertrag für Bauten und Grundstücke im Logistikzentrum Lovosice festgelegten Pflichten nicht erfüllt
Zollamt für den Südböhmischen Bezirk, Kasárenská 6, 370 21 České Budějovice	Zollgarantie	0,5 Mio.	CZK	20.01.2026	Bürgschaftsverpflichtung– Gesamtsicherheit. Ausgestellt auf das Zollamt für den Südböhmischen Bezirk zur Sicherung der Zollschuld und weiterer Gebühren
Zollamt für den Südböhmischen Bezirk, Kasárenská 6, 370 21 České Budějovice	Zollgarantie	3,5 Mio.	CZK	20.01.2026	Garantieurkunde zur Absicherung der Zollschuld durch eine Gesamturkunde für den Zollvertreter, der auf Grundlage direkter Vertretung handelt. Ausgestellt auf das Zollamt für den Südböhmischen Bezirk
AKIEM SAS, 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, France	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	19.03.2026	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
Rive Rail Leasing 5 Limited, 70 Sir John Rogerson's Quay, Dublin 2, Ireland	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	30.06.2026	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft Rive Rail Leasing 5 Limited.
Rive Rail Leasing 5 Limited,70 Sir John Rogerson's Quay, Dublin 2, Irland	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	31.03.2026	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft Rive Rail Leasing 5 Limited

22.2 Erhaltene Bankgarantien

Die Tabelle enthält Forderungen, die nicht in der Bilanz aufgeführt sind und auf die ein Anspruch der ČD Cargo, a.s. bei wesentlicher Vertragsverletzung (z. B. Nichterfüllung der Vertragsbedingungen durch den Lieferanten) entstehen könnte.

Verzeichnis der aktiven, von der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2025

Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe der Garantie	Währung der Garantie	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund der Bankgarantie
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	Alstom Transportation Germany GmbH	1,95 Mio.	EUR	31.03.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09626-2018-O01 vom 03. 01. 2022.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	11 Mio.	EUR	31.03.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-O01 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 Stück TRAXX MS.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	12,9 Mio.	EUR	30.06.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-O01 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 Stück TRAXX MS.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	Raiffeisenbank a.s.	2,75 Mio.	EUR	21.12.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-O01 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 16 Stück Lokomotiven TRAXX MS3.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	12,3 Mio.	EUR	15.01.2027	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-O01 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 Stück TRAXX MS.
Siemens Mobility s.r.o, Siemensova 2715/1, 155 00 Prag 5	Erste Group Bank AG	0,8 Mio.	EUR	10.04.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09606-2022-O01 vom 6. 6. 2022. ETCS-Upgrade für Lokomotive Vectron MS.
ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Prag 3	Raiffeisenbank a.s.	4,39 Mio.	EUR	31.12.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09695-2022-O01 vom 9. 8. 2022. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in ausgewählte Triebfahrzeuge der Baureihe 363,5.
ŽOS Vrútky a.s., Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky	Slovenská sporitelňa, a.s.	1,72 Mio.	EUR	30.11.2026	Gemäß Vertrag Nr. 08623-2020-O01 vom 7. 1. 2021. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 130 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems. Bankgarantie für die Vergleichsvereinbarung.
ŽOS Vrútky a.s., Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky	Slovenská sporitelňa, a.s.	0,86 Mio.	EUR	15.01.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-O01 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 240 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems (Prototyp).
ŽOS Vrútky a.s., Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky	Slovenská sporitelňa, a.s.	1,6 Mio.	EUR	15.01.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-O01 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 240 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems (Serienausführung).
ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Prag 3, AŽD Prag s.r.o., Žirovnická 3146/2, 106 00 Prag 10	Česká spořitelna, a.s.	1,45 Mio.	EUR	29.10.2026	Gemäß Vertrag Nr. 7344-2019-O01 vom 12. 3. 2019. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in ausgewählte Triebfahrzeuge der Baureihen 163 und 363 switch on/off.

Verzeichnis der aktiven, von der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2025

Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe der Garantie	Währung der Garantie	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund der Bankgarantie
ŽOS Vrútky a.s., Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky	Slovenská sporitelňa, a.s.	0,7 Mio.	EUR	31.12.2025	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-O01 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der HDV Baureihe 240 mit ETCS.
ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Prag 3	Raiffeisenbank a.s.	3,38 Mio.	EUR	20.02.2027	Gemäß Vertrag Nr. 00120-2024-O1-UVŘ vom 31. 1. 2025. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in ausgewählte Triebfahrzeuge der Baureihe 242 ČD Cargo, a.s.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	Komerční banka, a.s.	4,9 Mio.	EUR	29.02.2028	Gemäß Vertrag Nr. 08856-2021-O01 vom 25. 2. 2021. Lieferung von bis zu 10 Stück HDV TRAXX 3
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	1,4 Mio.	EUR	31.03.2026	Gemäß Vertrag Nr. 7091-2018-O01 vom 1. 11. 2018. Durchführung der Modernisierung der HV Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (50 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Allianz	49,9 Mio.	CZK	31.12.2026	Gemäß Werkvertrag Nr. 09545-2022-O01 vom 10. 5. 2022. Durchführung der Modernisierung der HV Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (25 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Allianz	0,4 Mio.	EUR	31.12.2026	Gemäß Werkvertrag Nr. 09545-2022-O01 vom 10. 5. 2022. Durchführung der Modernisierung der HV Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (25 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	0,6 Mio.	EUR	30.09.2026	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-O01 vom 30. 11. 2020. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in HV Baureihe 753.7 (30 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	0,15 Mio.	EUR	30.11.2026	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-O01 vom 30. 11. 2020. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in HV Baureihe 753.7 (30 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	301,8 Mio.	CZK	31.01.2027	"Gemäß Vertrag Nr. 00509-2024-O01_UVŘ. Durchführung der Modernisierung von bis zu 50 ausgewählten Triebfahrzeugen der Baureihe 742
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)

Verzeichnis der aktiven, von der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2025

Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe der Garantie	Währung der Garantie	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund der Bankgarantie
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)

23 ERTRÄGE

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport:	**12 981**	**12 516**
– *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Inland*	*3 401*	*3 512*
– *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ausland*	*9 580*	*9 004*
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Deutschland	3 842	3 640
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Österreich	1 199	1 175
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Polen	1 030	913
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Slowakei	817	877
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Italien	778	708
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ukraine	379	389
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Slowenien	335	339
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ungarn	140	185
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Rumänien	125	144
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Belgien	154	141
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Niederlande	139	105
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Russland	185	64
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Frankreich	89	50
– Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – sonstige Länder	368	274
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport:*		
– *Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Inland*	*459*	*454*
– *Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ausland*	*110*	*105*
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – abgegrenzte	**569**	**559**
Sonstige Umsatzerlöse in Verbindung mit Transporten	281	314
Erträge aus Verträgen mit Kunden gesamt	**13 831**	**13 389**
Erträge aus kurzfristiger Vermietung	385	443
Erträge gesamt	**14 216**	**13 832**

* Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport beinhalten insbesondere Erlöse aus in Bahnstationen erbrachten Dienstleistungen, Zusatzdienstleistungen und den Betrieb von Schleppgleisen betreffende Dienstleistungen.

Der Gesamtumfang des Schienengüterverkehrs wurde im Jahr 2025 durch den langanhaltenden Kriegskonflikt in der Ukraine sowie im Nahen Osten beeinflusst. Für den Schienengüterverkehr sind

insbesondere die durch diese Konflikte ausgelösten Veränderungen im internationalen Handel und in der Logistik relevant. Nahezu alle Schienengüterverkehrsunternehmen sahen sich 2025 mit einem deutlichen Rückgang der Leistungen auf dem inländischen Transportmarkt konfrontiert, der eine Folge struktureller Veränderungen in der Wirtschaft ist. Dies betrifft vor allem rückläufige Mengen an Energie- und Fernwärmekohle, Eisenerz und Fertigprodukten sowie beispielsweise auch Getreide. Trotz des schrittweisen Ausbaus von Transporten im Bereich der Kreislaufwirtschaft (Kommunalabfälle, Biomasse, Eisenschrott u. Ä.) und – im Falle von ČD Cargo – der Entwicklung von Transportdienstleistungen im Ausland können diese absoluten Mengenrückgänge nur teilweise kompensiert werden.

Erträge aus Vermietung schließen vor allem Erträge aus kurzfristigen und gelegentlichen Vermietungen von Güterwagen und Triebfahrzeugen ein.

In Hinblick auf den Umfang in Rechnung gestellter Dienstleistungen gehören zu den bedeutendsten inländischen Abnehmern:

- MORAVIA STEEL, a.s.
- ČD Cargo Logistics, a.s.
- CARBOSPED, spol. s r.o.
- METRANS, a.s.
- Čepro, a.s.
- Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.

Der Umfang der in Rechnung gestellten Dienstleistungen übersteigt bei keinem der vorstehenden Abnehmer 10 % des Gesamtvolumens.

Ausländische Abnehmer sind vor allem Eisenbahnunternehmen (nationale Transportunternehmen) und sonstige Unternehmen. In Hinblick auf den Umfang in Rechnung gestellter Dienstleistungen sind die bedeutendsten:

Eisenbahnunternehmen (nationale Transportunternehmen)

- DB Cargo AG
- Rail Cargo Austria AG
- Železničná spoločnosť Cargo Slovakia

Sonstige Unternehmen

- Maersk Line A/S
- CAT France SAS
- CD Cargo Germany GmbH
- CD Cargo Austria GmbH

23.1 Vertragsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen

Die Gesellschaft identifiziert die nachstehenden Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen (siehe auch Kapitel 18) in Bezug auf Erträge aus Verträgen mit Kunden:

(in Mio. CZK)

Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen	**31. 12. 2025**	**31. 12. 2024**
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen	15	15
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen gesamt	**15**	**15**

23.2 Restliche Leistungsverpflichtungen

(in Mio. CZK)

	31. 12. 2025	**31. 12. 2024**
Restliche Leistungsverpflichtungen:		
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	12	12
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	1	1
Sonstige betriebliche Erträge	2	2
Gesamt	**15**	**15**

Dabei handelt es sich um Leistungsverpflichtungen aus abgeschlossenen Verträgen, bei denen die Leistungserfüllung durch die Gesellschaft noch nicht abgeschlossen ist.

24 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

(in Mio. CZK)

	2025	**2024**
Gewinn aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen	32	14
Gewinn aus der Liquidation nicht mehr benötigter Vermögensgegenstände	44	43
Ersatz für Mankos und Schäden	107	74
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	15	1
Kursgewinne – betriebliche	97	148
Veränderung der Wertberichtigungen auf Vorräte – Ertrag	0	0
Erhaltene Dividenden	94	339
Sonstige	113	174
Sonstige betriebliche Erträge gesamt	**502**	**793**

25 DIENSTLEISTUNGEN, MIETE, MATERIAL- UND ENERGIEVERBRAUCH

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Traktionskosten	- 1 443	-1 653
– *Traktionskraftstoff (Diesel)*	*-331*	*-370*
– *Traktionsstrom*	*-1 112*	*-1 283*
Entgelt für die Nutzung des Schienenverkehrswegs	-1 022	-856
Zugewiesene Verkehrswegekapazität	-22	-25
Sonstige Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	-3 784	-3 586
– *Materialverbrauch*	*-263*	*-256*
– *Sonstiger Energieverbrauch*	*-118*	*-123*
– *Kraftstoffverbrauch*	*-10*	*-11*
– *Reparaturen und Wartung*	*-271*	*-256*
– *Reisekosten*	*-86*	*-76*
– *Kurzfristige Miete*	*-417*	*-371*
– *Gebühren für Eisenbahnwagen (RIV)*	*-162*	*-159*
– *Frachtkosten*	*-1 781*	*-1 671*
– *Dienstleistungen in Verbindung mit der Gebäudenutzung*	*-54*	*-54*
– *Betriebsbedingte Reinigung von Schienenfahrzeugen*	*-3*	*-5*
– *Grenzübertritte betreffende Leistungen*	*-74*	*-96*
– *Werbungskosten*	*-22*	*-19*
– *Beratungsleistungen und Wirtschaftsprüfung*	*-59*	*-37*
– *Betrieb, Wartung und sonstige Dienstleistungen in Bezug auf ICT*	*-245*	*-244*
– *Erholungsaufenthalte für Beschäftigte*	*-17*	*0*
– *Dienstleistungen im Umweltbereich*	*-1*	*-2*
– *Sonstige Dienstleistungen*	*-201*	*-206*
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch gesamt	**-6 271**	**- 6 120**
Aktivierung von Vermögen und Vorräte	*-330*	*-388*
Materialverbrauch mit Aktivierung	-593	-644
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch mit Aktivierung	**-6 601**	**-6 764**

Die Kosten des Materialverbrauchs werden um die eigenen Kosten der ČD Cargo, a.s. für den Erwerb von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen, den Erwerb von immateriellen Vermögensgegenständen und den Erwerb von Vorräten in Höhe von 330 Mio. CZK reduziert (2024: 388 Mio. CZK)

Der Posten Traktionsstrom für den Zeitraum vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 umfasst die von der Gesellschaft Správa železnic, s.o. gekaufte Traktionsenergie in Höhe von 666 Mio. CZK (2024: 837 Mio. CZK).

Sonstige Dienstleistungen schließen insbesondere Kosten im Bereich Gesundheitsfürsorge, Provisionen für die Vertretung im Ausland und weitere individuell unbedeutende Posten ein.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Aufwendungen für Dienstleistungen, die vom gesetzlichen Abschlussprüfer, der Gesellschaft Deloitte Audit, s.r.o., erbracht wurden.

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Pflichtprüfung des Jahresabschlusses	-3	-2
Andere Dienstleistungen*	0	0
Gesamt	**-3**	**-2**

26 AUFWENDUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Lohnkosten	-3 766	-3 675
Abfindung	-312	-66
Pensionsvergünstigungen	-716	-767
Beitrag zur Rentenzusatzversicherung	-95	-1
Beitrag zur Kapitallebensversicherung	-12	-2
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung	-523	-453
Vergütungen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen	-16	-18
Sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-120	-92
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer gesamt	**-5 560**	**-5 074**
– *Aktivierung von Vermögen und Vorräte*	*-147*	*-150*
Lohnkosten mit Aktivierung	-3 913	-3 825
– *Aktivierung von Vermögen und Vorräte*	*-50*	*-51*
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung mit Aktivierung	-573	-504
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer mit Aktivierung	**-5 757**	**-5 275**

Die Lohnkosten werden um die eigenen Kosten der ČD Cargo, a.s. für den Erwerb von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen sowie für den Erwerb von immateriellen Vermögensgegenständen und für den Erwerb von Vorräten in Höhe von insgesamt 147 Mio. CZK reduziert (2024: 150 Mio. CZK). Gleichzeitig werden auch die Kosten für die gesetzliche Sozial- und Krankenversicherung von insgesamt 50 Mio. CZK reduziert (2024: 51 Mio. CZK). Die Lohnkosten wurden gleichzeitig auch durch die Inanspruchnahme von Beiträgen zur Altersvorsorge und Kapitallebensversicherung aus dem Sozialfonds des Unternehmens reduziert.

Sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten vor allem Aufwendungen für die Weiterbildung von Mitarbeitern.

Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand:

	2025	2024
Mitarbeiter	5 531	6 176
Management in Schlüsselpositionen	12	12
Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand gesamt	**5 543**	**6 188**

Das Management in Schlüsselpositionen wird durch den Vorstand, den Aufsichtsrat und den Prüfungsausschuss gebildet. Ausführlichere Informationen enthält Kapitel 1.8.

Vergütungen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Kurzfristige Vergünstigungen	-12	-13
Pensionsvergünstigungen	-3	-3
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung	-1	-2
Gesamtvergütungen des Managements in Schlüsselpositionen	**-16**	**-18**

27 ABSCHREIBUNGEN, AMORTISATION UND WERTMINDERUNG

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Abschreibungen auf Grundstücke, Gebäude und Anlagen (Kapitel 5)	-74	-63
Abschreibungen auf Transportmittel (Kapitel 5)	-1 675	-1 416
Abschreibung Leasing – IFRS 16 (Kapitel 19)	-763	-783
Amortisation immaterieller Vermögensgegenstände (Kapitel 6)	-115	-99
Verluste/Gewinne aus der Wertminderung von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen und Software (Kapitel 5, 6, 19)	-2 630	-1 055
Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung gesamt	**-5 257**	**-3 416**

28 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Änderung des Bestands der Wertberichtigungen für Vorräte	-40	-1
Aufwendungen für Vertragsstrafen und Verzugszinsen	-9	-8
Steuern und Gebühren	-13	-11
Kursverluste – betriebliche	-155	-159
Versicherung	-137	-108
Ersatz für Mankos und Schäden – Aufwand	-29	-41
Sonstige	-85	-89
Sonstige betriebliche Aufwendungen gesamt	**-468**	**-417**

Die Zeile Sonstige besteht insbesondere aus der Differenz zu den Verbindlichkeiten aus den Leasingverträgen in Höhe von 33 Mio. CZK (2024: 33 Mio. CZK).

29 FINANZAUFWENDUNGEN

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Zinsen aus Kontokorrentkonten und Bankkrediten	-423	-338
Zinsen aus Verbindlichkeiten aus gesicherten Darlehen	-82	-67
Zinsen aus Leasingverbindlichkeiten – IFRS 16	-55	-70
Zinsaufwendungen – Anleihen	-91	-102
Sonstige Zinsaufwendungen	0	-1
Aufzinsung von Rückstellungen	-7	-8
Kursverluste – finanzielle	-134	-79
Bankauslagen	-2	-1
Sonstige Finanzaufwendungen	-288	-8
Finanzaufwendungen gesamt	**-1 082**	**-674**

Der Posten „Sonstige Finanzaufwendungen“ besteht insbesondere aus Wertberichtigungen auf Finanzvermögenswerte in Höhe von 285 Mio. CZK.

30 FINANZERTRÄGE

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Kursgewinne – finanzielle	75	87
Erhaltene Zinsen	17	26
Finanzerträge gesamt	**92**	**113**

31 GEWINNSTEUER

31.1 In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Gewinnsteuer

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Fällige Steuer der laufenden Periode – Ausweisung in der GuV-Rechnung	-61	-59
- davon Steuer vom Einkommen und Ertrag mit Bezug auf Vorjahre	*1*	*4*
Latente Steuer – Ausweisung in der GuV-Rechnung*	816	302
Steueraufwand gesamt	**755**	**243**

Abgleich des Gesamtsteueraufwands für das Jahr mit dem Buchgewinn:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Gewinn (+) / Verlust (-) vor Steuern	-3 889	-943
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21 %
Voraussichtlicher Aufwand für die Steuer vom Einkommen und Ertrag	817	198
Anpassungen:		
Erträge aus Dividenden	19	68
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Fehlbestände und Schäden	-2	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Lohnkosten	-9	-9
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Differenz der Schätzungsposten der Vorjahre	0	-8
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – sonstige	-70	-12
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – Differenz der Schätzungsposten der Vorjahre	8	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – sonstige	13	10
Fremdkapitalkosten	-2	0
Im Ausland bezahlte Steuer	-21	-10
Steuer vom Einkommen und Ertrag mit Bezug auf Vorjahre	1	4
Steuerermäßigungen	1	2
Auswirkungen der Satzänderung	0	0
Gewinnsteuer – Ausweisung in der GuV-Rechnung	**755**	**243**

Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage	-112	43
Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	**-112**	**43**

31.2 Latente Steuer

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Rückstellungen	816	418
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	108	128
Verbindlichkeiten zur Erstattung	15	15
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	5 305	5 527
Forderungen	111	52
Übermäßige Fremdkapitalkosten	249	223
Derivate	4	0
Sonstige	10	12
Bemessungsgrundlage zur Kalkulation der latenten Steuer	**6 618**	**6 375**
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Latente Steuerforderung – anerkannte	1 389	1 339
Aufrechnung Forderung vs. Verbindlichkeit	-1 389	-1 339
Latente Steuerforderung	**0**	**0**

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Anlagevermögen	-10 931	-14 070
Forderungen – Vertragsstrafen	-37	-10
Derivate	0	-3
Bemessungsgrundlage zur Kalkulation der latenten Steuer	**-10 968**	**-14 083**
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Latente Steuerverbindlichkeit – erkannte	-2 303	-2 957
Aufrechnung Forderung vs. Verbindlichkeit	1 389	1 339
Latente Steuerverbindlichkeit	**-914**	**-1 618**

Die steuerliche Auswirkung temporärer Differenzen ist wie folgt kalkuliert:

(in Mio. CZK)

	01.01.2025	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	31.12.2025
Rückstellungen	88	83	0	0	171
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	27	-5	0	0	22
Verbindlichkeiten zur Erstattung	3	0	0	0	3
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	1 161	68	-114	0	1 115
Forderungen	11	12	0	0	23
Übermäßige Fremdkapitalkosten	47	5	0	0	52
Derivate	0	0	1	0	1
Sonstige	2	0	0	0	2
Latente Steuerforderung	**1 339**	**163**	**-113**	**0**	**1 389**

(in Mio. CZK)

	01.01.2025	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	31.12.2025
Anlagevermögen	-2 954	659	0	0	-2 295
Forderungen – Vertragsstrafen	-2	-6	0	0	-8
Derivate	-1	0	1	0	0
Latente Steuerverbindlichkeit	**-2 957**	**653**	**1**	**0**	**-2 303**

(in Mio. CZK)

	01.01.2024	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	31.12.2024
Rückstellungen	78	10	0	0	88
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	27	0	0	0	27
Verbindlichkeiten zur Erstattung	3	0	0	0	3
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	1 148	-20	33	0	1 161
Forderungen	12	-1	0	0	11
Übermäßige Fremdkapitalkosten	32	15	0	0	47
Sonstige	6	-4	0	0	2
Latente Steuerforderung	**1 306**	**0**	**33**	**0**	**1 339**

(in Mio. CZK)

	01.01.2024	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	31.12.2024
Anlagevermögen	-3 250	296	0	0	-2 954
Forderungen – Vertragsstrafen	-8	6	0	0	-2
Derivate	-11	0	10	0	-1
Latente Steuerverbindlichkeit	**-3 269**	**302**	**10**	**0**	**-2 957**

31.3 Ausgleichsteuer

Die Gesellschaft erfüllt die Bedingungen des sicheren Hafen-Tests, und ihre Ausgleichsteuer für das Jahr 2025 beträgt null.

32 TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

32.1 Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen am Ende der Berichtsperiode

(in Mio. CZK)

31. 12. 2025	Forderungen	Verbindlichkeiten
České dráhy, a.s.	4	231
Muttergesellschaft	4	231
CD Cargo Germany GmbH	11	66
CD Cargo Austria GmbH	25	0
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	24	50
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	23	23
CD Cargo Hungary Kft.	4	0
ČD Cargo Logistics, a.s.	137	1
Terminal Brno, a.s.	0	4
ČD Cargo Adria d.o.o.	6	0
Tochtergesellschaften	**230**	**144**
RAILLEX, a.s.	3	3
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	14	0
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	3	3
Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	**20**	**6**
ČD - Telematika a.s.	0	99
DPOV, a.s.	0	9
ČD travel, s.r.o.	0	1
ČD relax, s.r.o.	0	1
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	0	1
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	16	0
Sonstige Unternehmen	**16**	**111**
Gesamt	**270**	**492**

(in Mio. CZK)

31. 12. 2024	Forderungen	Verbindlichkeiten
České dráhy, a.s.	5	257
Muttergesellschaft	**5**	**257**
CD Cargo Germany GmbH	20	53
CD Cargo Austria GmbH	17	2
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	23	30
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	32	26
CD Cargo Hungary Kft.	6	0
ČD Cargo Logistics, a.s.	144	3
Terminal Brno, a.s.	0	3
ČD Cargo Adria d.o.o.	6	0
Tochtergesellschaften	**248**	**117**
RAILLEX, a.s.	6	2
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	13	0
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	2	5
Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	**21**	**7**
ČD - Telematika a.s.	0	86
ČD - Informační Systémy, a.s.	0	64
DPOV, a.s.	1	51
ČD travel, s.r.o.	0	1
ČD relax, s.r.o.	0	1
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	0	1
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	17	0
Sonstige Unternehmen	**18**	**204**
Gesamt	**292**	**585**

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden zu den marktüblichen Preisen unter Berücksichtigung der Menge der gekauften Ware durchgeführt. Ausstehende Salden sind nicht besichert und werden bargeldlos oder durch Aufrechnung beglichen. Die Fälligkeit ist auf 30 oder 60 Tage festgelegt. Es wurden keinerlei Garantien gewährt oder erhalten.

32.2 Mit nahestehenden Unternehmen und Personen realisierte Erträge

(in Mio. CZK)

2025	Verkauf von Vermögenswerten	Verkauf von Dienstleistungen	Sonstige Erträge	Finanz-erträge	Gesamt
České dráhy, a.s.	0	36	1	0	37
ČD - Telematika, a.s.	0	0	68	2	70
DPOV, a.s.	0	3	0	0	3
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	0	96	0	0	96
ČD BUS a.s.	4	0	0	0	4
CD Cargo Germany GmbH	0	400	0	0	400
CD Cargo Austria GmbH	0	287	3	0	290
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	0	209	0	1	210
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	0	159	0	0	159
CD Cargo Hungary Kft	0	23	0	0	23
ČD Cargo Logistics, a.s.	0	792	0	0	792
ČD-DUSS Terminal, a.s.	0	1	0	0	1
ČD Cargo Adria d.o.o.	0	2	0	0	2
RAILLEX, a.s.	0	18	0	0	18
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	0	73	0	0	73
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	23	15	0	38
Gesamt	**4**	**2 122**	**87**	**3**	**2 216**

(in Mio. CZK)

2024	Verkauf von Vermögenswerten	Verkauf von Dienstleistungen	Sonstige Erträge	Finanz-erträge	Gesamt
České dráhy, a.s.	0	36	2	0	38
ČD - Telematika, a.s.	0	0	0	3	3
DPOV, a.s.	0	3	0	0	3
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	0	84	0	0	84
CD Cargo Germany GmbH	0	418	0	0	418
CD Cargo Austria GmbH	0	297	3	1	301
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	0	141	0	1	142
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	0	184	2	1	187
CD Cargo Hungary Kft	0	36	0	0	36
ČD Cargo Logistics, a.s.	0	906	0	2	908
ČD-DUSS Terminal, a.s.	0	2	0	0	2
ČD Cargo Adria d.o.o.	0	7	0	5	12
RAILLEX, a.s.	0	21	0	0	21
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	0	42	0	0	42
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	0	5	0	0	5
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	21	0	0	21
Terminál Mošnov, a.s.	0	3	0	0	3
Gesamt	**0**	**2 206**	**7**	**13**	**2 226**

Erträge aus dem Verkauf von Dienstleistungen beinhalten vor allem Erträge aus internationalen und innerstaatlichen Transporten von Wagensendungen, Erträge aus dem Kombiverkehr und Erträge für Leistungen der Lokbesatzungen.

32.3 Mit nahestehenden Unternehmen und Personen abgewickelte Käufe

2025	Vermögen	Material und Energie	Dienst-leistungen	Sonstige Aufwendungen	Finanz-aufwendungen	Gesamt
České dráhy, a.s.	207	407	83	10	0	707
ČD - Telematika a.s.	279	3	86	0	0	368
ČD - Informační Systémy, a.s.	8	1	43	0	0	52
DPOV, a.s.	44	2	22	0	0	68
ČD relax, s.r.o.	0	0	20	0	0	20
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	0	0	20	0	0	20
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	0	0	0	1	0	1
JLV, a.s.	0	0	2	0	0	2
CD Cargo Germany GmbH	0	0	142	0	0	142
CD Cargo Austria GmbH	0	0	2	0	1	3
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	0	0	393	0	0	393
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	0	0	256	0	0	256
CD Cargo Hungary Kft	0	0	2	0	0	2
ČD Cargo Logistics, a.s.	0	0	12	0	2	14
ČD Cargo Adria d.o.o.	0	0	0	0	0	0
Terminal Brno, a.s.	0	0	16	0	0	16
RAILLEX, a.s.	0	0	19	0	0	19
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	0	19	0	0	19
Gesamt	**538**	**413**	**1 137**	**11**	**3**	**2 102**

Der Einkauf von Vermögenswerten im Jahr 2025 umfasst vor allem den Erwerb gebrauchter Triebfahrzeuge, Komponentenreparaturen und Modernisierungen von Triebfahrzeugen, die Implementierung von ETCS sowie Investitionen im IT-Bereich.

Der Einkauf von Dienstleistungen umfasst im Jahr 2025 vor allem Aufwendungen für zu kaufende Bahnleistungen, Dienstleistungen im Bereich Informatik, Reparaturen und Instandhaltung von Triebfahrzeugen, Miete für Bahnwagen sowie Grenzübertritte betreffende Leistungen im Güterverkehr.

Bei Beschaffungen von der Gesellschaft České dráhy, a.s. im Jahr 2025 handelt es sich vor allem um Dieselkraftstoff im Wert von 319 Mio. CZK, den Erwerb gebrauchter Triebfahrzeuge im Wert von 201 Mio. CZK, den Erwerb von Ersatzteilen im Wert von 62 Mio. CZK, Mietzahlungen für unbewegliches Vermögen im Wert von 31 Mio. CZK, Komponentenreparaturen und Modernisierungen von Triebfahrzeugen im Wert von 26 Mio. CZK sowie den Erwerb von Wärme im Wert von 23 Mio. CZK.

(in Mio. CZK)

2024	Vermögen	Material und Energie	Dienst-leistungen	Sonstige Aufwendungen	Finanz-aufwendungen	Gesamt
České dráhy, a.s.	295	471	200	20	0	986
ČD - Telematika a.s.	287	1	26	0	0	314
ČD - Informační Systémy, a.s.	37	3	115	0	0	155
DPOV, a.s.	95	3	18	0	0	116
JLV, a.s.	0	0	2	0	0	2
CD Cargo Germany GmbH	0	0	104	0	0	104
CD Cargo Austria GmbH	0	0	28	0	0	28
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	0	0	311	0	1	312
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	0	0	243	0	1	244
CD Cargo Hungary Kft	0	0	1	0	0	1
ČD Cargo Logistics, a.s.	0	1	14	0	0	15
ČD Cargo Adria d.o.o.	0	0	15	0	0	15
Terminal Brno, a.s.	0	0	4	0	0	4
RAILLEX, a.s.	0	0	11	0	0	11
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	0	26	0	0	26
Gesamt	**714**	**479**	**1 118**	**20**	**2**	**2 333**

Der Einkauf von Vermögenswerten im Jahr 2025 umfasst vor allem den Erwerb gebrauchter Triebfahrzeuge, die Komponentenreparatur und Modernisierung von Triebfahrzeugen sowie Investitionen im IT-Bereich.

Der Einkauf von Dienstleistungen umfasst 2025 vor allem Aufwendungen für zu kaufende Bahnleistungen, Dienstleistungen im Bereich Informatik, Reparaturen und Instandhaltung von Triebfahrzeugen, Miete für Bahnwagen und Grenzübertritte betreffende Leistungen im Güterverkehr.

Bei Beschaffungen von der Gesellschaft České dráhy, a.s. im Jahr 2025 handelt es sich vor allem um Diesel im Wert von 372 Mio. CZK, den Erwerb von gebrauchten Triebfahrzeugen im Wert von 194 Mio. CZK, Komponentenreparaturen und Modernisierung von Triebfahrzeugen im Wert von 80 Mio. CZK, den Erwerb von Grundstücken im Wert von 17 Mio. CZK, den Erwerb von Ersatzteilen im Wert von 66 Mio. CZK sowie den Erwerb von Wärme im Wert von 30 Mio. CZK.

32.4 Käufe und Verkäufe von immateriellen Vermögensgegenständen, Sachanlagevermögen und Finanzvermögen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

32.4.1 Verkäufe

Im Jahr 2025 wurde ein Transportmittel an die Gesellschaft ČD BUS a.s. zu einem Betrag von 4 Mio. CZK veräußert.

Im Jahr 2024 erfolgte kein Verkauf von Vermögenswerten an nahstehende Unternehmen.

32.4.2 Käufe

(in Mio. CZK)

Käufe	Immaterielle Vermögensgegenstände 2025	Grundstücke, Gebäude, Anlagen 2025	Immaterielle Vermögensgegenstände 2024	Grundstücke, Gebäude, Anlagen 2024
České dráhy, a.s.	0	207	0	295
ČD – Telematika a.s.	15	264	0	287
ČD – Informační Systémy, a.s.	8	0	37	0
DPOV, a.s.	0	44	0	95
Gesamt	**23**	**515**	**37**	**677**

Beim Kauf von Vermögen handelt es sich vor allem um den Kauf von gebrauchten Triebfahrzeugen, das Zugsicherungssystem ETCS für Lokomotiven, Komponentenreparaturen, die Modernisierung von Triebfahrzeugen sowie Investitionen im IT- Bereich.

32.5 Darlehen von nahestehenden Unternehmen und Personen

Die ČD Cargo, a.s. hat mit der Muttergesellschaft České dráhy, a.s. die vertraglich gesicherte Möglichkeit der Aufnahme finanzieller Mittel bis in Höhe von 700 Mio. CZK (über das Cash-Pooling-Limit von 300 Mio. CZK hinaus). Die Cash-Pooling-Kreditlinie ist bei Komerční banka eröffnet. Für den Fall seiner Inanspruchnahme wurde ein Zinssatz von O/N Pribor + Marge 0,90 % p.a. festgelegt. Im Jahresverlauf 2025 wurde dieses Instrument einmal im Juni in Höhe von 7,2 Mio. CZK genutzt.

32.6 Darlehen an nahestehende Unternehmen und Personen

Die ČD Cargo, a.s. hat der Gesellschaft Terminál Nymburk s.r.o. 2025 einen Betriebskredit im Wert von 0,1 Mio. EUR gewährt.

32.7 Beziehungen zur Eisenbahnverwaltung

Aufwendungen, die in Bezug zur Gesellschaft Správa železnic, s.o. realisiert wurden, betreffen in der Berichtsperiode 2025 bzw. 2024 vor allem Gebühren für die Zuweisung von Kapazität und Nutzung des Schienenverkehrswegs. Die Gesellschaft kaufte von der Správa železnic, s.o. außerdem Traktionsstrom. Die Höhe der Aufwendungen für die Berichtsperiode 2025 und 2024 ist in Kapitel 25 angeführt.

Die Erträge der Gesellschaft im Jahr 2025 bestehen insbesondere aus Umsatzerlösen für die Beförderung von Wagensendungen im Inland in Höhe von 17 Mio. CZK. 2024 waren es 24 Mio. CZK.

Aufwendungen und Erträge der Gesellschaft, die in Bezug zur Správa železnic, s.o. realisiert wurden, gestalten sich für 2025 und 2024 wie folgt:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Aufwendungen	Erträge
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität	583	0
Miete für Immobilien	15	0
Traktionsstrom	666	0
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	17
Telekommunikationsdienstleistungen	33	0
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	9	0
Schadenersatz	18	5
Überprüfung von Zwischenfällen	3	0
Energieverbrauch	12	0
Sonstige	5	1
Gesamt	**1 344**	**23**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Aufwendungen	Erträge
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität	595	0
Miete für Immobilien	15	0
Traktionsstrom	837	0
Wärmeenergie	0	
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	24
Telekommunikationsdienstleistungen	35	0
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	31	
Schadenersatz	0	11
Überprüfung von Zwischenfällen	3	0
Energieverbrauch	13	0
Sonstige	4	0
Gesamt	**1 533**	**35**

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Gesellschaft Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der Správa železnic, s.o.:

(in Mio. CZK)

Forderungen	31.12.2025	31.12.2024
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	5	17
Geleistete Anzahlungen	43	52
Gesamt	**48**	**69**

(in Mio. CZK)

Verbindlichkeiten	31.12.2025	31.12.2024
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität – Güterverkehr	123	117
Traktionsstrom	81	114
Funk- und Kommunikationstechnologien	9	7
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	13	8
Sonstige	5	5
Gesamt	**231**	**251**

32.8 Beziehungen zur ČEZ-Gruppe

Bei den in Bezug auf die ČEZ-Gruppe realisierten Aufwendungen handelt es sich insbesondere um gekaufte Eisenbahnleistungen und Zahlungen für die Abnahme von Wärmeenergie. Die Erträge betreffen vor allem Umsatzerlöse aus Gütertransporten.

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Aufwendungen	Erträge
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	13
Gekaufte Eisenbahnleistungen	44	0
Wärmeenergie	18	0
Sonstige	1	0
Gesamt	**63**	**13**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Aufwendungen	Erträge
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	24
Gekaufte Eisenbahnleistungen	44	0
Wärmeenergie	14	0
Sonstige	1	0
Gesamt	**59**	**24**

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Gesellschaft folgende Forderungen gegen die ČEZ-Gruppe:

(in Mio. CZK)

Forderungen	31.12.2025	31.12.2024
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	1	6
Gesamt	1	6

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Gesellschaft folgende Verbindlichkeiten gegenüber der ČEZ-Gruppe:

(in Mio. CZK)

Verbindlichkeiten	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Gekaufte Eisenbahnleistungen	10	10
Sonstige	3	3
Gesamt	13	13

32.9 Beziehungen zu sonstigen nahestehenden Unternehmen und Personen

Im Rahmen weiterer Beziehungen zum Staat, zu staatlichen Firmen und Organisationen führte die Gesellschaft außerdem Zahlungen insbesondere von Steuern und Gebühren (USt, fällige Steuer, Zölle und Gebühren usw.) aus.

33 FINANZINSTRUMENTE

33.1 Kapitalsteuerung

Die Gesellschaft steuert ihre Kapitalstruktur, um sicherzustellen, dass sie in der Lage ist, ihre Tätigkeit als gesundes Unternehmen bei Optimierung des Verhältnisses zwischen Fremd- und Eigenmitteln fortzuführen. Das angestrebte Verhältnis von Fremd- und Eigenkapital beträgt gemäß den Anforderungen der Bank maximal 75 % zu 25 %.

Die Kapitalstruktur der Gesellschaft besteht aus der Nettoschuld (Darlehen, abzüglich Barbestand und Bankkonten) und dem Eigenkapital der Gesellschaft (Grundkapital, Rücklagen und Gewinnvortrag).

(in Mio. CZK)

	Kapitel	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Kredite, Darlehen und Anleihen	15	20 903	21 229
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	-604	-1 986
Nettoschuld gesamt		**20 299**	**19 243**

(in Mio. CZK)

	Kapitel	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Grundkapital	13	8 494	8 494
Kapitalrücklagen	13	706	263
Verlustvortrag (Gewinnvortrag)		-2 888	226
Eigenkapital gesamt		**6 312**	**8 983**

Auf die Gesellschaft beziehen sich keine weiteren durch externe Subjekte festgelegten Kapitalanforderungen.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Gesellschaft werden regelmäßig über die Entwicklung der Verschuldung informiert. Eine jegliche zusätzliche Verschuldung bedarf der Zustimmung des Vorstandes und des Aufsichtsrates.

33.2 Klassen von Finanzinstrumenten

(in Mio. CZK)

Klassifizierung finanzieller Vermögenswerte IFRS 9	Klassen finanzieller Vermögenswerte	Kapitel	31.12.2025	31.12.2024
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	604	1 986
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	1 851	1 760
	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	246	66
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Derivate im Rahmen von Hedge Accounting	10	0	4
Gesamt			**2 701**	**3 816**

(in Mio. CZK)

Klassifizierung finanzieller Verbindlichkeiten IFRS 9	Klassen finanzieller Verbindlichkeiten	Kapitel	31.12.2025	31.12.2024
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	Gesicherte Darlehen	15	3 503	2 914
	Leasingverbindlichkeiten	15	1 990	2 399
	Ausgegebene Anleihen	15	3 754	4 799
	Kredite	15	11 656	11 117
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	1 609	2 365
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	177	182
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	Derivate im Rahmen von Hedge Accounting	17	4	1
Gesamt			**22 693**	**23 777**

Finanzinstrumente werden in Stufe 2 zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wie in Kapitel 33.10 angeführt ist.

Die Erträge aus einzelnen Klassen finanzieller Vermögenswerte lassen sich wie folgt darstellen:

(in Mio. CZK)

Klasse des finanziellen Vermögenswerts	2025	2024	In der GuV-Rechnung ausgewiesen unter
Zinsen aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	17	25	Finanzerträge
Zinsen aus Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	1	Finanzerträge
Dividenden aus realisierbaren finanziellen Vermögenswerten	94	339	Sonstige betriebliche Erträge
Gesamt	**111**	**365**	

Verluste aus der Wertminderung finanzieller Vermögenswerte sind im Kapitel Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kapitel 9) und im Kapitel Sonstige finanzielle Vermögenswerte (Kapitel 10) angeführt. Bei anderen Klassen finanzieller Vermögenswerte ist keine Wertminderung eingetreten.

33.3 Ziele der Steuerung des Finanzrisikos

Die Abteilung Finanz- und Risikomanagement überwacht und steuert die mit Transaktionen der Gesellschaft verbundenen Risiken. Finanzrisiken schließen Marktrisiken (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiko), das Kreditrisiko und das Liquiditätsrisiko ein.

33.4 Steuerung des Zinsrisikos

Die Gesellschaft ist keinem Risiko von Zinssatzänderungen ausgesetzt, da ihre Darlehen und Kredite zu festen Zinssätzen vereinbart sind.

Der variable Zinssatz gilt nur für Kontokorrentkonten.

(in Mio. CZK)

Festverzinsliche Instrumente	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	20 698	20 062
Gesamt	**20 698**	**20 062**

(in Mio. CZK)

Variabel verzinsliche Instrumente	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	205	1 167
Gesamt	**205**	**1 167**

33.4.1 Hedge Accounting

Die Gesellschaft setzt Finanzderivate ein, um sich gegen Risiken abzusichern und deren Auswirkungen zu verringern. Der Einsatz von Finanzderivaten und anderen Sicherungsinstrumenten unterliegt den Richtlinien der Gesellschaft, die vom Vorstand genehmigt werden. Die Gesellschaft schließt keine Finanzderivate zu Handels- oder Spekulationszwecken ab. Alle von der Gesellschaft abgeschlossenen Derivatetransaktionen werden ausschließlich zu Hedging-Zwecken wirtschaftlich ausgehandelt, einige werden jedoch aus formalen Gründen nicht als Hedges eingestuft. Derivate, die die Kriterien für das Hedge Accounting nicht erfüllen, werden als zu Handelszwecken gehaltene Finanzderivate verbucht und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfasst. In den Jahren 2025 und 2024 trat kein solcher Fall ein.

Die Rechnungslegungsgrundsätze für Hedge Accounting sind in Kapitel 2.18.10 dargelegt.

Die folgenden Tabellen enthalten eine Übersicht über die zum 31.12.2025 abgeschlossenen Derivate:

(in Mio. CZK)

Art des Risikos	**Sicherungsinstrument**	**Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte (Kap. 10)**	**Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte (Kap. 10)**	**Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten langfristig (Kap. 15)**	**Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten kurzfristig (Kap. 15)**	**Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig (Kap. 17)**	**Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig (Kap. 17)**	**Kapitel**
Währungsrisiko	Währungstermingeschäfte	0	0	0	0	0	0	33.5.2
Währungsrisiko	Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen in EUR	0	0	3 213	828	0	0	33.5.3
Währungsrisiko	Finanzierung in EUR	0	0	2 226	1 252	0	0	33.5.4
Rohstoffrisiko	Dieselrohstoffderivate	0	0	0	0	0	4	33.7
Gesamt		**0**	**0**	**5 439**	**2 080**	**0**	**4**	

Die folgenden Tabellen enthalten eine Übersicht über die zum 31.12.2024 abgeschlossenen Derivate:

(in Mio. CZK)

Art des Risikos	**Sicherungsinstrument**	**Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte (Kap. 10)**	**Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte (Kap. 10)**	**Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten langfristig (Kap. 15)**	**Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten kurzfristig (Kap. 15)**	**Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig (Kap. 17)**	**Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig (Kap. 17)**	**Kapitel**
Währungsrisiko	Währungstermingeschäfte	0	0	0	0	0	0	33.5.2
Währungsrisiko	Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen in EUR	0	0	2 829	757	0	0	33.5.3
Währungsrisiko	Finanzierung in EUR	0	0	7 208	954	0	0	33.5.4
Rohstoffrisiko	Dieselrohstoffderivate	0	4	0	0	0	1	33.7
Gesamt		**0**	**4**	**10 037**	**1 711**	**0**	**1**	

Informationen zu den Auswirkungen des Hedge Accounting auf die Cashflow-Hedge-Rücklagen befinden sich in Kapitel 13.2.3.

33.5 Steuerung des Währungsrisikos

Die Gesellschaft ist im Kontext ihrer Marktstellung und der gewählten Geschäftsstrategie in der Lage, Beschaffungen primär in CZK abzuwickeln. Dienstleistungen hingegen (insbesondere Einnahmen aus internationalen Transporten) werden in hohem Maße in einer Fremdwährung, primär in EUR, abgerechnet. Dadurch tritt ein Missverhältnis zwischen den Währungseinnahmen und Währungsausgaben auf, wobei die Gesellschaft langfristig einen Überschuss von Umsatzerlösen in EUR gegenüber den Kosten hat. Das Ziel der Gesellschaft besteht darin, die Auswirkung einer Änderung der Währungskurse auf ihre Erträge und Aufwendungen zu minimieren.

Die Gesellschaft vermindert diese Währungsposition mit Hilfe einer Kombination aus mehreren Instrumenten: Währungsderivate, Einkäufe in EUR und Finanzierung in EUR. Im Einklang mit der Risikomanagementstrategie sichert die Gesellschaft das Währungsrisiko, dem ihre zu erwartenden künftigen Einnahmen in Fremdwährung ausgesetzt sind, mittels der unten spezifizierten Sicherungsinstrumente ab:

- Währungsderivate,
- in EUR denominierte Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen,
- in EUR denominierte ausgegebene Anleihe,
- in EUR denominierte erhaltene Investitionskredite.

In Bezug auf die vorstehenden Sicherungsinstrumente wendet die Gesellschaft Hedge Accounting an. Informationen über den Nominal- und Buchwert der Sicherungsinstrumente und sonstige nach IFRS 7 geforderte Informationen finden sich in der Beschreibung einzelner Sicherungsbeziehungen in den Kapiteln 33.5.2, 33.5.3 und 33.5.4.

Gleichzeitig werden für alle Sicherungsbeziehungen, denen künftige Einnahmen in EUR zugrunde liegen, in der Summe nicht mehr als 75 % der voraussichtlichen Einnahmen in EUR abgesichert.

Restbuchwert finanzieller Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten der Gesellschaft in Fremdwährungen ohne Einfluss der Währungsabsicherung zum Ende der Berichtsperiode:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	EUR	USD	Sonstige	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte	1 748	2	0	**1 750**
Finanzielle Verbindlichkeiten	-752	0	-3	**-755**
Gesamt	**996**	**2**	**-3**	**995**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	EUR	USD	Sonstige	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte	2 891	3	0	**2 894**
Finanzielle Verbindlichkeiten	-1 023	0	-3	**-1 026**
Gesamt	**1 868**	**3**	**-3**	**1 868**

33.5.1 Sensitivität auf Kursänderungen

Die Exponierung gegenüber Währungsrisiken wird durch eine Sensitivitätsanalyse gemessen. Die Gesellschaft ist aus folgenden Gründen einem Währungsrisiko ausgesetzt:

- Wertänderungen bei ungesicherten Fremdwährungspositionen,

- Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Finanzderivaten.

Die nachstehende Tabelle zeigt, was für eine Auswirkung auf den Gewinn und das sonstige Gesamtergebnis eine Aufwertung der tschechischen Währung um 1 CZK gegenüber den betreffenden Fremdwährungen hätte. Ein positiver Wert verweist auf einen Anstieg des Gewinns und des sonstigen Gesamtergebnisses, ein negativer Wert auf einen Rückgang des Gewinns und des sonstigen Gesamtergebnisses:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Umrechnung von Fremdwährungspositionen am Ende der Periode	-41	74
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten am Ende der Periode	0	0
Auswirkung auf den Periodengewinn vor Steuern gesamt	-41	74
Änderung der Auswirkung auf die beim Gewinn/Verlust ausgewiesene Steuer	8	-16
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	**-33**	**58**
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsderivaten	0	0
Kursdifferenz von Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16*	166	142
Kursdifferenz von Investitionskrediten und Anleihen*	423	324
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis vor Steuern gesamt	589	466
Änderung der Auswirkung auf die beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Steuer	-124	-98
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis nach Steuern gesamt	465	368

* Ausweisung in der aktuellen Periode

Im Fall einer Abschwächung der tschechischen Währung um 1 CZK wären die Werte identisch, nur mit umgekehrtem Vorzeichen.

33.5.2 In EUR denominierte Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen

Im Einklang mit der Risikomanagementstrategie hat die Gesellschaft entschieden, das Währungsrisiko, dem ihre zu erwartenden künftigen Einnahmen in Fremdwährung ausgesetzt sind, mit Hilfe des unten spezifizierten Sicherungsinstruments abzusichern. Bei dem zu besichernden Risiko handelt es sich um das Risiko der Änderung des Spotkurses CZK/EUR, das die Auswirkung der in EUR denominierten

Umsatzerlöse auf den Gewinn oder Verlust der Gesellschaft beeinflusst.

Nach dem 01.01.2020 in EUR vereinbarte Mietverträge gelten als Sicherungsinstrumente zum ersten Tag des Folgemonats nach Beginn des Mietverhältnisses.

Besichert werden hochwahrscheinlich zu erwartende Einnahmen in EUR. Die Gesellschaft sieht in Hinblick auf das gesteuerte Risiko alle Umsatzerlöse in EUR als homogene Gruppe mit gleichem Währungsrisiko an.

In Anbetracht des Charakters der Sicherungsbeziehung (1 EUR zur Bezahlung der Mietverbindlichkeit besichert 1 EUR der Erträge) wird die Sicherungsquote (Hedge Ratio) mit 100 % angesetzt.

Als potenzielle Ursachen einer Ineffektivität hat die Gesellschaft die Existenz eines zeitlichen Abstandes zwischen den Mietraten und den abgesicherten Umsatzerlösen, außerdem auch einen Rückgang der zu erwartenden Umsatzerlöse in EUR oder Änderungen des Ratenkalenders des Sicherungsinstruments identifiziert. Die genannten Faktoren sieht die Gesellschaft als unbedeutend oder in hohem Maße unwahrscheinlich an und betrachtet die Währungsabsicherung somit als effektiv.

In EUR denominierte Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen:

(in Mio. CZK)

Beginn der Absicherung	Durchschnittlicher Wechselkurs bei Beginn der Absicherung	Fremdwährung	Nominalwert in Mio. EUR	Buchwert
31. 12. 2025	25,10	EUR	167	4 041
31. 12. 2024	25,30	EUR	142	3 586

Die Änderung des Werts des besicherten Grundgeschäfts infolge einer Änderung des Spotkurses entspricht für Festlegungszwecke der Wirksamkeit der Kursdifferenz beim Sicherungsinstrument, weil die Sicherungsbeziehungen umfassend wirksam waren.

Die Tabelle enthält die zu erwartenden abgesicherten Zahlungsströme aus künftigen Umsatzerlösen in EUR:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Abgesicherte künftige Umsatzerlöse in EUR	80	158	682	2 471	1 000	**4 391**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Abgesicherte künftige Umsatzerlöse in EUR	74	147	615	2 379	638	**3 853**

33.5.3 Finanzierungen in EUR

Im Einklang mit der Risikomanagementstrategie hat die Gesellschaft entschieden, das Währungsrisiko, dem ihre erwarteten künftigen Einnahmen in Fremdwährung ausgesetzt sind, mit Hilfe des unten spezifizierten Sicherungsinstruments abzusichern. Bei dem abgesicherten Risiko handelt es sich um das Risiko von Änderungen des Spot-Wechselkurses CZK/EUR, das den Einfluss von in EUR denominierten Umsatzerlösen auf den Gewinn oder Verlust der Gesellschaft beeinflusst.

Im Jahr 2024 nahm die Gesellschaft 4 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 136 Mio. EUR in Anspruch. Im Jahr 2025 nahm die Gesellschaft 5 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 140 Mio. EUR in Anspruch.

Die abgesicherte Position sind hochwahrscheinliche erwartete Erlöse in EUR. Die Gesellschaft ČDC betrachtet im Hinblick auf das gesteuerte Risiko alle Erlöse in EUR als homogene Gruppe mit demselben Währungsrisiko. In Anbetracht des Charakters der Sicherungsbeziehung (1 EUR, der zur Rückzahlung der Leasingverbindlichkeit verwendet wird, sichert 1 EUR der Erlöse ab) wird die Sicherungsquote (Hedge Ratio) mit 1:1 angesetzt.

Die Gesellschaft sichert nur einen Teil der insgesamt geplanten Zahlungsströme in Fremdwährung in jedem Absicherungszeitraum ab. Beim ungesicherten Teil der geplanten Zahlungsströme in Fremdwährung handelt es sich um einen nach dem Vorsichtsprinzip vorgenommenen Abschlag (sog. Haircut).

Zur Fortführung der Sicherungsbeziehung ist im Kontext der Anforderungen nach IFRS 9 vor allem die Beurteilung der zu erwartenden Effektivität (Forward Looking) relevant. Eine Beurteilung der zu erwartenden Effektivität wurde mit Beginn der Bilanzierung der Sicherungsgeschäfte (Hedge Accounting) vorgenommen und wird im Weiteren mindestens einmal pro Jahr jeweils zum Bilanzstichtag durchgeführt.

Da die Effektivität der Sicherungsbeziehung durch eine quantitative Sensitivitätsberechnung zum Zeitpunkt des Beginns der Sicherungsbeziehung unterstützt wurde, erfolgt die Beurteilung der Effektivität in den Folgeperioden vor allem durch eine Einschätzung dahingehend, ob Änderungen bei kritischen Parametern des Sicherungsinstruments oder besicherten Grundgeschäfts zu verzeichnen sind.

Als potenzielle Ursachen einer Ineffektivität hat die Gesellschaft einen zeitlichen Abstand zwischen dem Zeitpunkt der Kredittilgungen und dem Zeitpunkt der abgesicherten Umsatzerlöse identifiziert. Dieser zeitliche Abstand kann aufgrund der Anwendung der Abzinsung bei der Berechnung der Ineffektivität zu einem gewissen Maß an Ineffektivität führen. Weitere mögliche Ursachen sind ein Rückgang der erwarteten Umsatzerlöse in EUR oder Änderungen des Tilgungsplans des Sicherungsinstruments.

Die Tabelle enthält Informationen zum 31.12.2025:

(in Mio. CZK)

	Beginn der Absicherung	**Wechselkurs bei Beginn der Absicherung**	**Fremdwährung**	**Nominalwert in Mio. EUR**	**Buchwert**
Anleihe	20. 4. 2022	24,415	EUR	40	973
Investitionskredit RB	29. 4. 2022	24,605	EUR	30	630
Investitionskredit ING	23.12.2022	24,245	EUR	10	242
Investitionskredit ING	23.1.2023	23,880	EUR	10	242
Investitionskredit VUB	22.3.2023	23,720	EUR	20	452
Investitionskredit EIB	01.6.2023	23,685	EUR	10	856
Investitionskredit RB	20.12.2023	24,540	EUR	35	711
Investitionskredit RB	31.1.2024	24,885	EUR	18	364
Investitionskredit ING	28.5.2024	24,645	EUR	37	762
Investitionskredit CSOB	23.9.2024	25,115	EUR	24	498
Investitionskredit EIB	20.12.2024	25,120	EUR	50	1212
Investitionskredit UCB	24.02.2025	25,060	EUR	40	901
Investitionskredit UCB	24.02.2025	25,060	EUR	19,5	473
Investitionskredit EIB	31.03.2025	24,965	EUR	20,4	496
Investitionskredit CEB	16.06.2025	24,785	EUR	20	485
Investitionskredit CEB	02.07.2025	24,665	EUR	40	970

Die Tabelle enthält Informationen zum 31.12.2024:

(in Mio. CZK)

	Beginn der Absicherung	Wechselkurs bei Beginn der Absicherung	Fremdwährung	Nominalwert in Mio. EUR	Buchwert
Anleihe	20. 4. 2022	24,415	EUR	40	1 007
Investitionskredit RB	29. 4. 2022	24,605	EUR	30	756
Investitionskredit ING	23.12.2022	24,245	EUR	14	352
Investitionskredit ING	23.1.2023	23,880	EUR	14	353
Investitionskredit VUB	22.3.2023	23,720	EUR	20	566
Investitionskredit EIB	01.6.2023	23,685	EUR	10	1 007
Investitionskredit RB	20.12.2023	24,540	EUR	35	873
Investitionskredit RB	31.1.2024	24,885	EUR	18	447
Investitionskredit ING	28.5.2024	24,645	EUR	37	935
Investitionskredit CSOB	23.9.2024	25,115	EUR	24	607
Investitionskredit EIB	20.12.2024	25,120	EUR	50	1 259

Die Änderung des Werts des besicherten Grundgeschäfts infolge einer Änderung des Spotkurses entspricht für Zwecke der Festlegung der Wirksamkeit der Kursdifferenz beim Sicherungsinstrument, weil die Sicherungsbeziehungen umfassend wirksam waren.

Die Tabelle enthält die zu erwartenden abgesicherten Zahlungsströme aus künftigen Umsatzerlösen in EUR:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Aus einer Anleihe	2	3	14	1 007	0	**1 026**
Aus Investitionskrediten	95	313	1 186	6 011	3 062	**10 667**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Aus einer Anleihe	2	3	14	1 031	0	**1 050**
Aus Investitionskrediten	0	304	914	4 711	2 270	**8 199**

33.6 Steuerung des Kreditrisikos

Die Gesellschaft ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, bei dem es sich um das Risiko handelt, dass eine Partei des Finanzinstruments der Gegenseite einen finanziellen Verlust durch Nichterfüllung ihrer Verpflichtung verursacht. Ein Kreditrisiko entsteht als Folge geschäftlicher Aktivitäten der Gesellschaft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) und im Weiteren aus mit Finanzmarkttransaktionen verbundenen Aktivitäten. Bei der Quantifizierung des Kreditrisikos geht die Gesellschaft von mehreren Grundkriterien aus, wobei ein bedeutender Maßstab vor allem das mit der Gefahr des Zahlungsausfalls der Gegenseite in der Transaktion verbundene Risiko ist, welches sich negativ auf Gewinn/Verlust und den Cashflow der Gesellschaft auswirken kann. Zur Analyse der Gegenseiten nutzt die Gesellschaft neben dem Support interner Abteilungen auch die Dienstleistungen externer Informationslieferanten. Eine eventuelle Zahlungsunfähigkeit des Partners kann unmittelbare Verluste mit unerwünschtem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft auslösen.

Quellen des Kreditrisikos in Verbindung mit der Gefahr des Zahlungsausfalls der Gegenseite in der Transaktion sind:

- Firmenabnehmer,

- Finanzinstitute.

Aus diesem Grund unterliegt die Bewilligung geschäftlicher Aktivitäten mit neuen Gegenseiten den üblichen Genehmigungsverfahren durch die zuständigen Abteilungen. Bestandteil des Kreditrisikomanagements ist ein aktives Forderungsmanagement, wo zur Reduzierung von Risiken standardmäßige Finanzmarktinstrumente eingesetzt werden, wie Vorauszahlungen und Bankgarantien.

Finanzvermögen, das die Gesellschaft einem möglichen Kreditrisiko aussetzt, besteht aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Finanzderivaten. Der Barbestand der Gesellschaft ist bei renommierten inländischen Finanzinstituten eingelegt. In Hinblick auf den Unternehmensgegenstand ist die Gesellschaft überwiegend folgenden Arten des Kreditrisikos ausgesetzt:

- direktes Kreditrisiko,
- Risiko von Kreditäquivalenten.

Das direkte Kreditrisiko hat am häufigsten die Form von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Kreditqualität des Abnehmers wird individuell beurteilt, wobei die Gesellschaft seine finanzielle Lage, die Erfahrung mit dem betreffenden Abnehmer und weitere Faktoren berücksichtigt.

Gleichzeitig wird mit Hilfe von Berichten die Entwicklung der Höhe der Forderungen, Einnahmen und Transportleistungen nach einzelnen Unternehmen überwacht. Die Übersicht zeigt die Zahlungsmoral einzelner Abnehmer nach dem gewählten Zeitabschnitt.

Die Gesellschaft hat eine Reihe von Größen (BIP, Industrieindexe u. Ä.) und ihre eventuelle Korrelation zur Zahlungsfähigkeit der Kunden überprüft. Da keine zuverlässige Korrelation identifiziert wurde, konzentriert sich die Gesellschaft auf die individuelle Beurteilung der Kreditwürdigkeit der Kunden und vor allem auf ihre künftige Fähigkeit und Bereitschaft, ihre Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschaft zu erfüllen. Analysen wurden auf Grundlage der Bedingungen und Erwartungen zum 31.12.2025 durchgeführt.

Gemäß IFRS 9 wurde für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen das vereinfachte Modell zur Anwendung gebracht und in Bezug auf Forderungen ohne signifikante Finanzierungskomponente die entsprechende Verlustquote für offene Forderungen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses nach Altersstruktur dieser Forderungen herangezogen. Zunächst wurden die Forderungen in drei Kategorien unterteilt und anschließend unterschiedliche Quoten erwarteter Kreditverluste festgelegt:

1. Forderungen gegen Unternehmen der ČD-Gruppe, wo im Einklang mit der internen Methodik keine Wertberichtigungen kalkuliert werden, weil kein Risiko ihrer Nichtbegleichung anzunehmen ist. Die etwaige Höhe der **erwarteten Kreditverluste** war in der Vergangenheit stets unwesentlich.
2. Forderungen gegen die bedeutendsten Kunden der ČD Cargo, von denen der größte Teil der Erträge der ČD Cargo generiert werden. Dabei handelt es sich um multinationale Unternehmen, wie z. B. Maersk, CARBOSPED, MORAVIA STEEL a.s., ČEPRO, METRANS, Medlog, DB Cargo, BUDAMAR u. Ä., bei denen wir ein sehr geringes

Risiko erwarteter Kreditverluste in Höhe von 1 % annehmen.

3. Die Kategorie Kunden ist schließlich weitaus stärker diversifiziert und macht ca. 22 % der Gesamtforderungen aus Lieferungen und Leistungen aus. Dieser Kategorie gehören kleinere Unternehmen unterschiedlicher Branchen an, bei denen in Anbetracht der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Situation in der Welt ein deutlich höheres potenzielles Ausfallrisiko besteht. Die Quote **erwarteter Kreditverluste** beträgt in dieser Kategorie ca. 7 %.

Wertminderung von Forderungen

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Vor Fälligkeit	1-30 Tage nach Fälligkeit	31-90 Tage nach Fälligkeit	91-180 Tage nach Fälligkeit	181-365 Tage nach Fälligkeit	Mehr als 365 Tage nach Fälligkeit	Gesamt
Quote erwarteter Kreditverluste*	2,50%	1,16%	14%	0%	17%	100%	6%
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – brutto Restbuchwert	1 799	86	7	1	6	77	1 976
Erwarteter Kreditverlust	**-6**	**-1**	**-1**	**0**	**-1**	**-77**	**-86**
Individueller erwarteter Kreditverlust	-39	0	0	0	0	0	-39
Erwarteter Kreditverlust gesamt	**-45**	**-1**	**-1**	**0**	**-1**	**-77**	-125
Netto-Wert der Forderungen	**1754**	**85**	**6**	**1**	**5**	**0**	**1 851**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Vor Fälligkeit	1-30 Tage nach Fälligkeit	31-90 Tage nach Fälligkeit	91-180 Tage nach Fälligkeit	181-365 Tage nach Fälligkeit	Mehr als 365 Tage nach Fälligkeit	Gesamt
Quote erwarteter Kreditverluste*	2,28%	0%	33%	83%	100%	100%	7%
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – brutto Restbuchwert	1 753	42	6	6	5	72	1 884
Erwarteter Kreditverlust	**0**	**0**	**-2**	**-5**	**-5**	**-72**	**-84**
Individueller erwarteter Kreditverlust	-40	0	0	0	0	0	-40
Erwarteter Kreditverlust gesamt	**-40**	**0**	**-2**	**-5**	**-5**	**-72**	**-125**
Netto-Wert der Forderungen	**1 713**	**42**	**4**	**1**	**0**	**0**	**1 760**

* Wertberichtigungsmatrix = % Wertberichtigung aus der historischen Entwicklung + % Berücksichtigung der künftigen Entwicklung = % Gesamtwertberichtigung

(in Mio. CZK)

Bewegungen der Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2025	2024
Wertberichtigungen zum 1. Januar	**124**	**142**
Bildung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	11	16
Auflösung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	-8	-3
Abgeschriebene Posten – geschäftliche Forderungen	-2	-31
Wertberichtigungen zum 31. Dezember	**125**	**124**

Die Gesellschaft ist bemüht, Geschäfte nur mit stabilen, vertrauenswürdigen Vertragspartnern abzuwickeln, die sie unter Nutzung der öffentlich verfügbaren Angaben und internen Daten regelmäßig überprüft. Die Exponierung der Gesellschaft und die Zahlungsdisziplin ihrer Vertragspartner werden laufend überwacht.

Für die zusätzliche Absicherung eventueller riskanter Forderungen werden in unterschiedlichen Kombinationen standardmäßige Instrumente (Anzahlungen, Zahlungsbedingungen, Kunden-Monitoring, interne Berichtsinstrumente usw.) verwendet. Zur Verbesserung der Liquidität nutzt die Gesellschaft ČD Cargo, a.s. aktiv die Politik der Aufrechnung gegenseitiger Forderungen und

Verbindlichkeiten. Gleichzeitig wird bei der ČD Cargo, a.s. die laufende Überwachung individueller Forderungen nach einzelnen Firmen und Verzugsdauer unter besonderer Berücksichtigung von länger als 15 Tagen überfälligen Forderungen durchgeführt. Mit der Entwicklung überfälliger Forderungen befassen sich regelmäßig die einzelnen zuständigen Mitarbeiter sowie auf höherer Ebene die Forderungskommission. Eine bedeutende Konzentration des Kreditrisikos in Hinblick auf Kunden, Industriezweige oder Regionen existiert nicht.

Das Kreditrisiko liquider Finanzinstrumente und Finanzderivate ist begrenzt, weil die Vertragspartner Banken mit hohem Kredit-Rating (vorgeschriebene Investitionsstufe) sind – siehe Kapitel 12.

33.7 Steuerung des Rohstoffrisikos

Die Gesellschaft ist einem Risiko der Änderung der Rohstoffpreise ausgesetzt, weil der Verbrauch von Rohstoffen, vor allem von Diesel und Strom, einen wichtigen Aufwandsposten darstellt. Der Strompreis beruht auf dem maximalen Preis von der Eisenbahnverwaltung. Die Gesellschaft steuert das Risiko von Schwankungen des Dieselpreises durch Abschluss mittelfristiger Derivate zum Dieseleinkauf.

33.7.1 Analyse der Sensitivität auf Änderung der Rohstoffpreise

Die Exponierung gegenüber einer Änderung der Rohstoffpreise wird durch eine Sensitivitätsanalyse gemessen. Die Gesellschaft ist einem Risiko aus Preisänderungen bei Traktionsdiesel sowie aufgrund der Änderung des beizulegenden Zeitwerts vereinbarter Finanzderivate ausgesetzt.

Die nachstehende Tabelle zeigt, was für eine Auswirkung auf den Gewinn und das sonstige Gesamtergebnis eine Erhöhung des Dieselpreises um 10 % hätte. Ein positiver Wert verweist auf einen Anstieg des Gewinns und des sonstigen Gesamtergebnisses, ein negativer Wert auf einen Rückgang des Gewinns und des sonstigen Gesamtergebnisses:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten am Ende der Periode	0	0
Auswirkung auf Gewinn/Verlust vor Steuern gesamt	0	0
Änderung der Auswirkung auf die beim Gewinn/Verlust ausgewiesene Steuer	0	0
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	0	0
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten am Ende der Periode*	4	10
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis vor Steuern gesamt	4	10
Änderung der Auswirkung auf die beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Steuer	-1	-2
Gesamtauswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis nach Steuern	3	8

* Finanzderivate im Rahmen von Hedge Accounting

Im Fall einer Verringerung des Dieselpreises um 10 % wären die Werte identisch, nur mit umgekehrtem Vorzeichen.

33.7.2 Rohstoffderivate

Die Gesellschaft hat im Einklang mit den Anforderungen zur Steuerung des Rohstoffpreisrisikos Verträge zur Absicherung von Preisbewegungen bei Traktionsdiesel abgeschlossen. Die Absicherung erfolgte in Form eines Rohstoffswaps, bestehend in der Absicherung des Fixpreises von Traktionsdiesel. Die Sicherungsquote der Sicherungsbeziehung entspricht dem Verhältnis zwischen dem designierten Anteil des Grundgeschäfts und demjenigen des Sicherungsinstruments. In diesem Fall handelt es sich um ein Verhältnis von 1:1. Die Sicherungsquote setzt die zur tatsächlichen wirtschaftlichen Sicherung

eingesetzte Menge des Sicherungsinstruments zur tatsächlichen Menge des Grundgeschäfts in Relation. Ihre Berechnung beruht auf einer Rohstoffswap- Vereinbarung, durch die der Kauf des abgesicherten planmäßigen Verbrauchsvolumens gemäß der verabschiedeten Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken ausgeglichen wird. Die Gesellschaft ist sich bewusst, dass in die Berechnung der Sicherungsbeziehung Risikokomponenten, wie Verbrauchsteuer, Marge des Händlers u. Ä. einfließen, ihr Einfluss auf die Höhe ist jedoch unbedeutend. Die Sicherungsquote wird in Verbindung mit den Zielen des Risikomanagements regelmäßig überwacht.

Das wirtschaftliche Verhältnis zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft wird gemäß den nachstehenden Parametern beschrieben.

Die Effektivität der Absicherung wird durch Vergleich der Hauptparameter (Critical Terms) gemessen. Da die Hauptmerkmale des Sicherungsinstruments voll und ganz den Merkmalen des Grundgeschäfts entsprechen, erwartet die Geschäftsführung der ČD Cargo, a.s. eine hohe Effektivität der Absicherung. Gleichzeitig wird ein Korrelationstest zum rückwirkenden Vergleich der tatsächlichen Einkaufspreise von Diesel pro Liter und des Preises des Sicherungsinstruments (Derivats) durchgeführt. Der Korrelationskoeffizient lag 2025 bei 98,74 % (2024: 99,31 %) und bestätigte somit die hohe Effektivität des Derivats.

Der Nominalwert der Absicherung ist niedriger als die vorausgesetzten künftigen Umfänge von Dieseleinkäufen, d. h. es sind nie mehr als 80 % des vorausgesetzten Umfangs des Dieseleinkaufs abgesichert. Abgesichert ist die Ware Platts ULSD 10ppm FOB Barge Rotterdam. Die Absicherung wird gleichzeitig in der Währung CZK realisiert und dadurch das Risiko aus Schwankungen des Wechselkurses CZK/USD eliminiert. Das maximale Absicherungsvolumen ist zum 31.12.2025 in der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken in der ČD Cargo, a.s. wie folgt festgelegt:

- für 2026 maximal 65 % des zugrundeliegenden Vermögenswerts (vorausgesetzten Umfangs des Dieseleinkaufs),
- für 2027 maximal 50 % des zugrundeliegenden Vermögenswerts (vorausgesetzten Umfangs des Dieseleinkaufs).

Die Rohstoffpreisabsicherung ist zu marktüblichen Konditionen (ohne Prämienzahlung) vereinbart, der beizulegende Zeitwert der Derivate bei Vereinbarung ist gleich Null. Aufgrund der vorstehenden Tatsachen geht die Gesellschaft davon aus, dass die Sicherungsbeziehung über ihre gesamte Laufzeit effektiv sein wird. Ergebnis der Transaktion ist eine vorhersagbare Höhe des Preises für den Umfang des Dieseleinkaufs. Potenzielle Ursachen einer eventuellen Ineffektivität können aufgrund der nicht besicherten Komponenten des Gesamtpreises für Diesel (d. h. verschiedene Zuschläge, Einfluss des Preises von Biodiesel, Verbrauchsteuer u. Ä.) sowie bei einem deutlichen Rückgang der Kreditfähigkeit der Gegenseite auftreten. Die Gesellschaft führt in diesem Fall einen Korrelationstest auf den Dieselpreis durch. Die Gesellschaft sichert vom Gesamtkaufpreis des Diesels die Position Platts ULSD 10ppm FOB Barge Rotterdam ab. Da die Absicherung in der Währung CZK erfolgt, wird auch das aus dem Währungspaar USD/CZK resultierende Währungsrisiko eliminiert. Sonstige den Dieselpreis bildende Posten sind feststehend oder weisen eine geringe Volatilität auf. Die vorstehenden Punkte, wie

Zuschläge, Einfluss des Preises von Biodiesel, Verbrauchsteuer, Erhöhung des Kreditrisikos der Gegenseite u. ä., sieht die Gesellschaft als unbedeutend oder in hohem Maße unwahrscheinlich an und betrachtet die Rohstoffpreisabsicherung somit als effektiv. Aus diesen Gründen entspricht die Änderung des beizulegenden Zeitwerts des besicherten Grundgeschäfts für Zwecke der Festlegung der Wirksamkeit der Änderung des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments.

Die Tabelle enthält offene Rohstoffkontrakte zum Kauf von Diesel am Ende der Berichtsperiode:

Kauf von Diesel	Abgesicherter Durchschnittspreis (CZK/mt*)	Umfang der Kontrakte (mt*)	Beizulegender Zeitwert (Mio. CZK)
31. 12. 2025	13 432	3 600	4
31. 12. 2024	15 868	6 000	3

* mt = metrische Tonne

Zu erwartende Realisierung von durch Rohstoffderivate gesicherten Grundgeschäften

Die nachstehende Tabelle enthält zu erwartende Zahlungsströme aus Dieseleinkäufen:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Abgesicherte künftige Dieseleinkäufe	3	6	28	0	0	**37**

(in Mio.CZK)

31. 12. 2024	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Abgesicherte künftige Dieseleinkäufe	7	14	65	0	0	**86**

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Auswirkungen der Dieselpreiserhöhung um 10 % auf den Gewinn für den ungesicherten Teil des Dieselverbrauchs durch Derivate. Ein positiver Wert bedeutet einen Anstieg des Gewinns, ein negativer Wert einen Rückgang des Gewinns für den ungesicherten Teil des Dieselverbrauchs:

(in Mio. CZK)

	Dieselpreiserhöhung um 10%		Dieselpreissenkung um 10%	
	2025	2024	2025	2024
Aufwendungen für den Dieselverbrauch in der Berichtsperiode	-11	-15	11	15
Auswirkung auf den Gewinn/Verlust des Geschäftsjahres vor Steuern gesamt	**-11**	**-15**	**11**	**15**
Veränderung der Auswirkungen auf die im Gewinn/Verlust ausgewiesenen Steuern	2	3	-2	-3
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	**-9**	**-12**	**9**	**12**

33.8 Steuerung des Liquiditätsrisikos

Das Liquiditätsrisiko wird bei der Aktiengesellschaft ČD Cargo, a.s. unter Berücksichtigung der dauerhaften Bereitstellung eines ausreichenden Umfangs verfügbarer finanzieller Mittel zur Erfüllung der finanziellen Verbindlichkeiten gesteuert. Die Gesellschaft steuert ihre Kapitalstruktur, um sicherzustellen, dass sie in der Lage ist, ihre Tätigkeit als gesundes Unternehmen bei Optimierung des Verhältnisses zwischen Fremd- und Eigenmitteln fortzuführen (weitere Informationen zu offenen Kreditrahmen enthält Kapitel 33.8.2).

Auf Tagesbasis wird eine Bewertung des Bestandes verfügbarer finanzieller Mittel sowie des Barmittelstroms und der Liquiditätsentwicklung durchgeführt. Auf dieser Bewertung beruht die

Entscheidung über die optimale Ausnutzung der betrieblichen Finanzierungsquellen, bei denen es sich insbesondere um Kontokorrentkredite und das Cash-Pooling-Limit handelt. Zur Verbesserung der finanziellen Stabilität stellt die Gesellschaft fortlaufend langfristige Finanzierungsquellen bereit. Der Liquiditätsbestand wird durch die Rating-Agentur Moody´s stetig verfolgt.

33.8.1 Liquiditätsrisikotabellen

Die nachstehenden Tabellen veranschaulichen die vertraglichen Restlaufzeiten der finanziellen Verbindlichkeiten der Gesellschaft. Sie beruhen auf undiskontierten Zahlungsströmen finanzieller Verbindlichkeiten, basierend auf den frühesten Terminen, zu denen die Gesellschaft zur Zahlung dieser Verbindlichkeiten verpflichtet werden kann. Die Tabelle enthält sowohl Zins- als auch Tilgungszahlungen.

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht unten angeführt sind	1 311	418	61	0	0	1 790
Sicherungsderivate – netto	0	0	2	2	0	4
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	*0*	*-8*	*-24*	*-15*	*0*	*-47*
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	*0*	*8*	*22*	*13*	*0*	*43*
Gesicherte Darlehen	0	140	420	2 069	1 295	3 924
Verbindlichkeiten aus Leasing	0	178	491	1 409	18	2 096
Instrumente mit festem Zinssatz – Kredit	319	456	1 706	7 463	3 210	13 154
Instrumente mit festem Zinssatz – Anleihen	6	13	1 832	2 015	0	3 866
Gesamt	**1 640**	**1 205**	**4 510**	**12 956**	**4 523**	**24 834**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht unten angeführt sind	2 045	473	29	0	0	2 547
Sicherungsderivate – netto	0	0	1	0	0	1
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	*0*	*-3*	*-28*	*-3*	*0*	*-34*
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	*0*	*3*	*27*	*3*	*0*	*33*
Gesicherte Darlehen	0	112	335	1 703	1 094	3 244
Verbindlichkeiten aus Leasing	0	205	535	1 732	43	2 515
Instrumente mit festem Zinssatz – Kredit	1 186	422	1 476	7 714	2 547	13 345
Instrumente mit festem Zinssatz – Anleihen	8	17	1 094	3 882	0	5 001
Gesamt	**3 239**	**1 229**	**3 470**	**15 031**	**3 684**	**26 653**

Die nachstehenden Tabellen veranschaulichen die erwarteten vertraglichen Fälligkeiten der finanziellen Vermögenswerte der Gesellschaft. Sie sind auf der Basis von undiskontierten Zahlungsströmen aus finanziellen Vermögenswerten unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Fälligkeit erstellt worden. Die Tabellen enthalten sowohl Zins- als auch Tilgungszahlungen.

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	1 993	663	30	15	0	2 701
Gesamt	**1 993**	**663**	**30**	**15**	**0**	**2 701**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	3 195	605	4	8	0	3 812
Sicherungsderivate – netto	0	1	3	0	0	4
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	*0*	*-12*	*-42*	*-5*	*0*	*-59*
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	*0*	*13*	*45*	*5*	*0*	*63*
Gesamt	**3 195**	**606**	**7**	**8**	**0**	**3 816**

Die vorstehenden Beträge bei Instrumenten mit variablem Zinssatz im Fall nichtderivativer finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten können sich ändern, wenn sich die Änderungen der variablen Zinssätze von den am Ende der Berichtsperiode bestimmten Zinssätzen unterscheiden.

33.8.2 Finanzierungsquellen

Die Gesellschaft hat Zugang zu den unten angeführten Kreditrahmen:

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Kontokorrentkredite		
· Rahmen in Höhe Wechselprogramm*:	1 900	1 800
· Rahmen in Höhe Revolvierende Kredite/Cashpool:	1 500	1 500
· Rahmen in Höhe	300	300
Gesamt	**3 700**	**3 600**

* Das interne Wechselprogramm ist in maximaler Höhe von 1 500 Mio. CZK bewilligt, wobei bei einzelnen Banken Rahmenverträge in der Gesamthöhe von 2 000 Mio. CZK bewilligt sind.

(in Mio. CZK)

Kontokorrentkredite	VÚB	Citibank	ING	ČSOB	RB	Gesamt
Rahmen zum 01.01.2024	700	200	200	400	300	**1 800**
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2024	488	88	167	400	243	**1 386**
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	0	0	0	0	0	**0**
Rahmen zum 31.12.2024	700	200	200	400	300	**1 800**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	155	8	75	393	2	**633**
Änderung des Rahmens im Jahr 2025	300	-200	0	0	0	**100**
Rahmen zum 31.12.2025	1 000	0	200	400	300	**1 900**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2025	1 000	0	200	400	95	**1 695**

Das Gesamtlimit der Kontokorrentkredite für die Gesellschaft beträgt 1 900 Mio. CZK, der zum 31.12.2025 beanspruchte Betrag beläuft sich auf 205 Mio. CZK (2024 wurde ein Kontokorrent in Höhe von 1 167 Mio. CZK aufgenommen).

(in Mio. CZK)

Wechselprogramm	ČSOB	KB	Gesamt
Rahmen zum 01.01.2024	500	1 500	**2 000**
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2024	500	1 500	**2 000**
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	0	0	**0**
Rahmen zum 31.12.2024	500	1 500	**2 000**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	500	1 500	**2 000**
Änderung des Rahmens im Jahr 2025	0	0	**0**
Rahmen zum 31.12.2025	500	1 500	**2 000**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2025	500	1 500	**2 000**

(in Mio. CZK)

Revolvierende Kredite	KB	Gesamt
Änderung des Rahmens im Jahr 2025	0	**0**
Rahmen zum 31.12.2025	300	**300**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2025	300	**300**

Im Rahmen der Bereitstellung von Mitteln für planmäßige Investitionen hat die Gesellschaft Zugang zu folgenden langfristigen Kreditlinien bei Banken:

(in Mio. CZK)

Investitionskredite	Raiffeisenbank	UniCredit Bank	ING Bank	EIB	VUB	ČSOB	ČEB	Gesamt
Rahmen zum 31.12.2023	**3 485**	**2 000**	**2 489**	**3 214**	**742**	**0**	**0**	**11 930**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2023	**525**	**0**	**0**	**1 660**	**0**	**0**	**0**	**2 185**
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	*0*	*0*	*1007*	*0*	*0*	*630*	*1 511*	*3 148*
Kursänderung	*46*	*0*	*19*	*60*	*14*	*0*	*0*	*139*
Rahmen zum 31.12.2024	**3 531**	**2 000**	**3 515**	**3 274**	**756**	**630**	**1 511**	**15 217**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	**0**	**0**	**0**	**503**	**0**	**0**	**1 511**	**2 014**
Änderung des Rahmens im Jahr 2025	*0*	*1 443*	*970*	*0*	0	0	*0*	*2 413*
Kursänderung	*-94*	*0*	*-75*	*-122*	-29	-24	*-56*	*-400*
Rahmen zum 31.12.2025	**3 437**	**3 443**	**4 410**	**3 152**	**727**	**606**	**1 455**	**17 230**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2025	**0**	**0**	**970**	**0**	**0**	**0**	**0**	**970**

Die nachstehende Tabelle erfasst Änderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungen, und zwar Änderungen, die auf Zahlungsströme bzw. nichtmonetäre Transaktionen zurückzuführen sind.

(in Mio. CZK)

	Kredite – kurzfristige	Kredite – langfristige	Verbindlich-keiten aus Leasing – kurzfristige	Verbindlich-keiten aus Leasing – langfristige	Gesicherte Darlehen – kurzfristige	Gesicherte Darlehen – langfristige	Ausgegebene Anleihen – kurzfristige	Ausgegebene Anleihen – langfristige	Kontokorrent	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen zum 01.01.2024	**1 154**	**6 614**	**900**	**2 144**	**314**	**1 988**	**31**	**4 747**	**415**	**18 307**
Zahlungsströme aus Finanzierungen	-1 311	3 399	-908	***0***	-349	***941***	0	***0***	752	2 524
Inanspruchnahme von Krediten, Darlehen und Anleihen	*0*	*3 399*	*0*	0	0	*941*	*0*	*0*	*752*	***5 092***
Rückzahlung von Krediten, Darlehen und Anleihen	*-1 311*	*0*	0	0	*-349*	*0*	0	0	0	***-1 660***
Leasingraten	*0*	0	*-908*	*0*	0	0	0	0	0	***-908***
Nichtmonetäre Transaktionen:										
Veränderungen der Wechselkurse	11	60	44	0	25	0	0	18	0	**158**
Umstufung *	1 720	-1 720	436	-436	388	-388	999	-999	0	**0**
Leasingzugänge und Änderung der Schätzung	0	0	186	388	0	0	0	0	0	**574**
Aufgelaufene Zinsen	288	0	70	0	67	0	99	4	51	**579**
Bezahlte Zinsen (Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit)	-272	0	-70	0	-67	0	-99	0	-51	**-559**
Zinskapitalisierung (Cashflow aus Investitionstätigkeit)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Sonstige nichtmonetäre Bewegungen	0	7	31	-386	**-5**	**0**	**-1**	0	0	**-354**
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen zum 31.12.2024	**1 590**	**8 360**	**689**	**1 709**	**373**	**2 541**	**1 029**	**3 770**	**1 167**	**21 228**
Zahlungsströme aus Finanzierungen	-1 640	3 501	-839	***0***	-398	***1 041***	-1 000	***0***	-962	-297
Inanspruchnahme von Krediten, Darlehen und Anleihen	*0*	*3 501*	*0*	0	0	*1 041*	*0*	*0*	*0*	4 542
Rückzahlung von Krediten, Darlehen und Anleihen	*-1 640*	*0*	0	0	*-398*	*0*	-1 000	0	-962	-4 000
Leasingraten	*0*	0	*-839*	*0*	0	0	0	0	0	-839
Nichtmonetäre Transaktionen:										
Veränderungen der Wechselkurse	-37	-323	-77	0	-54	0	0	-37	0	-528
Umstufung*	1 973	-1 973	1 126	-1 126	544	-544	1 767	-1 767	0	0
Leasingzugänge und Änderung der Schätzung	0	0	0	805	0	0	0	0	0	805
Aufgelaufene Zinsen	369	0	55	0	82	0	91	0	20	617
Bezahlte Zinsen (Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit)	-369	0	-55	0	-82	0	-99	0	-20	-625
Zinskapitalisierung (Cashflow aus Investitionstätigkeit)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige nichtmonetäre Bewegungen	0	0	-297	0	**0**	**0**	**0**	0	0	-297
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen zum 31.12.2025	**1 886**	**9 565**	**602**	**1 388**	**465**	**3 038**	**1 788**	**1 966**	**205**	**20 903**

* Kredite und Darlehen, die zum 31.12.2023/2024 als langfristig eingestuft waren und 2024/2025 zu kurzfristigen wurden

33.9 Finanzierungsstrategie der Gesellschaft in den Folgejahren

33.9.1 Gesicherte Darlehen

Im Jahr 2024 wurden zwei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen für insgesamt 25 Triebfahrzeuge der Baureihe 742.7 durchgeführt. Die Darlehen wurden in einer Gesamthöhe von 1.106 Mio. CZK (941 Mio. CZK ohne Anzahlung) vereinbart.

Im Jahr 2025 wurde eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion für insgesamt 25 Triebfahrzeuge der Baureihe 742.7 durchgeführt. Das Darlehen wurde bei der ČSOB Leasing, a.s. in einer Gesamthöhe von 50 Mio. EUR (43 Mio. EUR ohne Anzahlungen) vereinbart.

Im Zusammenhang mit geplanten Investitionen wird davon ausgegangen, dass die Gesellschaft die Finanzierung in Form von gesicherten Darlehen auch in den kommenden Jahren weiterhin nutzen wird.

33.9.2 Bankkredite zur Betriebsfinanzierung

Im Bereich der Betriebsfinanzierung verfügt die Gesellschaft über Kontokorrentkredite sowie ein Cash-Pooling-Limit im Umfang von max. 2 200 Mio. CZK, die von 4 Banken bereitgestellt werden. Durch Aufteilung in mehrere finanzierende Subjekte werden eventuelle Risiken ausreichend diversifiziert.

33.9.3 Wechselprogramm

Die Gesellschaft hat im Bedarfsfall die Möglichkeit, ein Wechselprogramm zu nutzen. Das Wechselprogramm kann durch eine etwaige Ausgabe von Wechseln in Kombination bei zwei Banken im Gesamtumfang bis 2.000 Mio. CZK (ČSOB 500 Mio. CZK und Komerční banka 1.500 Mio. CZK) gedeckt werden. Das Wechselprogramm wurde im Jahresverlauf 2025 und 2024 nicht in Anspruch genommen, der Wechselrahmen wird jedoch als Form einer Reserve zur kurzfristigen Finanzierung, die nicht direkt von Bankmitteln abhängig ist, beibehalten.

33.9.4 Darlehen von der Muttergesellschaft České dráhy, a.s.

Zwischen der ČD Cargo, a.s. und der Muttergesellschaft České dráhy, a.s. wurde vertraglich die Möglichkeit der Inanspruchnahme finanzieller Mittel bis in Höhe von 700 Mio. CZK (über das Cash-Pooling-Limit hinaus) vereinbart.

Die Cash-Pooling-Kreditlinie ist bei der Komerční banka eröffnet; im Falle einer Inanspruchnahme ist der Zinssatz für die in Anspruch genommenen Mittel als O/N PRIBOR + Marge 0,90 % p.a. festgelegt. Im Jahr 2024 erfolgte eine Inanspruchnahme in Höhe von 8,5 Mio. CZK, und zwar im November 2024. Im Jahr 2025 erfolgte eine Inanspruchnahme in Höhe von 7,2 Mio. CZK, und zwar im Juni 2025.

33.9.5 Anleihen

Die ČD Cargo, a.s. legte 2011 ein erstes Anleihenprogramm im Umfang von 6 Mrd. CZK für einen Zeitraum von 10 Jahren auf. Aufgrund einer Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen wurde dieses Anleihenprogramm 2015 aktualisiert. Mit Beendigung des ersten Anleihenprogramms emittierte die ČD Cargo, a.s. am 05.05.2021 ein neues Anleihenprogramm mit einer Laufzeit von 10 Jahren ohne Einschränkung der maximalen Höhe nicht zurückgezahlter Anleihen.

Im Jahr 2024 wurde keine neue Emission im Rahmen des Anleiheprogramms oder außerhalb davon realisiert. Im Jahr 2024 war keine Anleihe fällig.

Im Jahr 2025 wurden keine neuen Anleiheemissionen im Rahmen des Anleiheprogramms oder außerhalb davon realisiert. Im Juli 2025 wurde eine Anleihe im Nennwert von 1.000 Mio. CZK zurückgezahlt.

Insgesamt hat die ČD Cargo, a.s. zum 31.12.2025 Anleihen im Umfang von 3 770 Mio. CZK und 40 Mio. EUR emittiert. Die Finanzierung in Form von Anleihen erhöht die Liquidität und finanzielle Stabilität des Unternehmens. In Verbindung mit geplanten Investitionen wird davon ausgegangen, dass die ČD Cargo, a.s. die Finanzierung in Form von Anleihen auch weiterhin nutzen wird.

33.9.6 Lieferantenkredite

Die Gesellschaft plant die Nutzung von Lieferantenkrediten im Rahmen einzelner Investitionen, bei denen diese Finanzierungsform effektiv ist.

33.9.7 Investitionskredite

Die ČD Cargo, a.s., nutzt Investitionskredite als eine effektive Form der Finanzierung zur Sicherstellung externer finanzieller Mittel.

Im Februar 2025 wurde ein Kredit in Höhe von 59,5 Mio. EUR bei der UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s. aufgenommen (Abruf in zwei Tranchen in Höhe von 40 Mio. EUR und 19,5 Mio. EUR).

Im März 2025 wurde Tranche Nr. 4 in Höhe von 20,445 Mio. EUR bei der EIB in Anspruch genommen; damit wurde der Gesamtrahmen dieses Kredits (130 Mio. EUR, vereinbart im Jahr 2020) vollständig ausgeschöpft.

Im Juni 2025 wurde ein Kredit in Höhe von 60 Mio. EUR bei der Česká exportní banka, a.s. aufgenommen (zwei Tranchen in Höhe von 40 Mio. EUR und 20 Mio. EUR, Abruf im Juni 2025 und Juli 2025). Der Rahmen wurde bereits im Jahr 2024 vereinbart.

Im Dezember 2025 wurde ein Kredit in Höhe von 40 Mio. EUR bei der ING Bank N.V. vereinbart. Der Kredit wurde im Jahr 2025 nicht in Anspruch genommen; die Inanspruchnahme ist im Verlauf des 1. Quartals 2026 geplant.

In Anbetracht der für die Folgejahre vorbereiteten Investitionsausgaben wird die Gesellschaft auch weiterhin externe Kreditfinanzierungen nutzen.

33.9.8 Sonstige Kredite

Im Dezember 2020 wurde ein Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank unterzeichnet. Die Gesamthöhe dieses Kredits beträgt entsprechend den vertraglichen Bedingungen bis zu 130 Mio. EUR (3 214 Mio. CZK). Dieser Kreditrahmen wird nach und nach (entsprechend den Vertragsbedingungen und Möglichkeiten) zur Finanzierung vorab festgelegter und durch die Europäische Investitionsbank bewilligter Investitionsprojekte des Unternehmens in Anspruch genommen.

Im Jahr 2021 wurde aus dem Gesamtlimit die 1. Tranche in Höhe von 500 Mio. CZK in Anspruch genommen. Im Jahr 2022 erfolgte keine Inanspruchnahme. Im Jahr 2023 wurde die 2. Tranche in Höhe

von 40 Mio. EUR (umgerechnet 947 Mio. CZK) aus dem Gesamtlimit aufgenommen. Im Jahr 2024 wurde die 3. Tranche in Höhe von 50 Mio. EUR (umgerechnet 1.256 Mio. CZK) aus dem Gesamtlimit aufgenommen. Im Jahr 2025 wurde anschließend die 4. Tranche in Höhe von 20,445 Mio. EUR (umgerechnet 510 Mio. CZK) aus dem Gesamtlimit aufgenommen. Damit wurde der Rahmen vollständig ausgeschöpft.

33.9.9 Zusammenfassung

Die oben angeführte aktuelle und beabsichtigte Finanzierungsstruktur schafft den gewünschten Rahmen der Finanzstabilität der ČD Cargo, a.s. mit der Möglichkeit einer flexiblen Nutzung einzelner Formen in Abhängigkeit von der momentanen Vorteilhaftigkeit oder dem Bedarf.

Für das Jahr 2026 wird bei einem Gesamtbedarf an neuen Finanzierungsquellen von ca. 5 Mrd. CZK eine Kombination der Finanzierung vorgeschlagen, bestehend aus einem bereits vertraglich gesicherten Bankkredit in Höhe von 1 Mrd. CZK, ferner aus externen Bankkrediten in Höhe von 1–3 Mrd. CZK, deren Sicherung sich in Verhandlung befindet, sowie aus einer Finanzierung in Form eines Sale-and-Lease-Back (rückwärtiger Finanzierungsleasing) von Vermögenswerten in einem Umfang von ca. 1 Mrd. CZK. Im Falle eines zusätzlichen Bedarfs an Finanzierungsquellen wird die Nutzung einer konzerninternen Finanzierung innerhalb der Gruppe České dráhy erwartet. Der indikative Überblick über weitere verfügbare Limits zur Deckung der Finanzierung umfasst Limits für Kontokorrentkredite (1,9 Mrd. CZK), ein Wechselprogramm (2 Mrd. CZK) sowie Cash-Pooling (1 Mrd. CZK). Die einzelnen Finanzierungsquellen sind je nach aktuellen Bedingungen und ihrer wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit gegenseitig substituierbar.

Auf Grundlage der geplanten Finanzierungsstruktur erreicht die Gesellschaft einen ausreichenden Umfang verfügbarer Mittel zur Finanzierung der Betriebs- und Investitionstätigkeit mit einer angemessenen Reserve für eventuelle ungünstige Entwicklungen (Umsatzausfälle, Änderung der Zahlungsmoral oder Zahlungsbedingungen, legislative Änderungen usw.).

33.10 Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

33.10.1 Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten zum Restbuchwert

Der Buchwert der im Jahresabschluss zu den Restbuchwerten ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten stellt mit Ausnahme von Leasingverbindlichkeiten, gesicherten Darlehen, Investitionskrediten und Anleihen eine Annäherung an ihre beizulegenden Zeitwerte dar.

Dieser beizulegende Zeitwert wird durch Umrechnung anhand eines Zinssatzes ermittelt, der auf dem aktuellen Marktzins mit Gültigkeit zum Letzten des Jahres, zuzüglich der durchschnittlichen Marge aus externen Finanzierungsquellen des Unternehmens, beruht.

Der beizulegende Zeitwert der Anleihen der ČD Cargo, a.s. wird auf Grundlage des durch die einzelnen Banken mitgeteilten aktuellen Marktkurses umgerechnet.

(in Mio. CZK)

Finanzielle Vermögenswerte	Stufe	Beizulegender Zeitwert 31.12.2025	Buchwert 31.12.2025	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024
Finanzderivate im Hedge Accounting	Stufe 2	0	0	4	4
Gesamt		**0**	**0**	**4**	**4**

(in Mio. CZK)

Finanzielle Verbindlichkeiten	Stufe	Beizulegender Zeitwert 31.12.2025	Buchwert 31.12.2025	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024
Finanzderivate im Hedge Accounting	Stufe 2	4	4	1	1
Ausgegebene Anleihen	Stufe 2	3 642	3 754	4 540	4 799
Investitionskredite	Stufe 2	11 706	11 451	9 869	9 949
Gesamt		**15 352**	**15 209**	**14 410**	**14 749**

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten sind nicht in der Tabelle aufgeführt, weil ihr beizulegender Zeitwert vor allem angesichts der kurzen Laufzeit mit dem Buchwert identisch ist.

33.10.2 Bewertungsmethoden, die der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert zugrunde gelegt wurden

Die beizulegenden Zeitwerte finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten werden wie folgt bestimmt:

- Der beizulegende Zeitwert finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten mit Standardbeziehungen und -konditionen, die auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird unter Bezugnahme auf die notierten Marktpreise bestimmt.
- Die beizulegenden Zeitwerte anderer finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten (mit Ausnahme von Finanzderivaten) werden im Einklang mit allgemein anerkannten Bewertungsmodellen basierend auf einer Discounted-Cashflow-Analyse mit Hilfe aktueller und notierter Marktpreise vergleichbarer Instrumente bzw. mit Hilfe einer geeigneten Ertragskurve mit entsprechender Duration bestimmt.
- Der beizulegende Zeitwert von Finanzderivaten wird unter Verwendung notierter Preise berechnet. Wenn solche Preise nicht verfügbar sind, wird von einer Discounted-Cashflow-Analyse unter Verwendung notierter Devisenkurse, notierter Rohstoffpreise und einer geeigneten Ertragskurve entsprechend der Laufzeit Gebrauch gemacht. Für Derivate mit optionaler Komponente wird ein Optionspreismodell verwendet.

33.10.3 Bewertung zum beizulegenden Zeitwert und Ausweisung in der Bilanz

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sind in die Stufen 1 bis 3 unterteilt, je nachdem, inwieweit der beizulegende Zeitwert feststellbar und überprüfbar ist:

- Stufe-1-Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten ergeben.

- Stufe-2-Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert sind solche, die auf Parametern beruhen, die nicht notierten Preisen für Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wie in Stufe 1 entsprechen, diese Informationen können direkt abgeleitet (d. h. als Preise) oder indirekt abgeleitet (d. h. abgeleitet aus Preisen) sein.
- Stufe-3-Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert sind solche, die sich aus Bewertungstechniken ergeben, die Informationen über einen Vermögenswert oder eine Verbindlichkeit nutzen, die nicht auf feststellbaren Marktdaten basieren (nicht beobachtbare Parameter).

Alle zum beizulegenden Zeitwert bewerteten und durch die Gesellschaft zum 31.12.2025 bzw. 31.12.2024 ausgewiesenen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 zugeordnet.

34 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 20. Januar 2026 wählte der Vorstand der Gesellschaft České dráhy, a.s., bei der Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., Herrn Ing. Radim Ječný, Ph.D., in die Funktion des Vorstandsvorsitzenden der ČD Cargo, a.s. Er trat sein Amt am 1. Februar 2026 an.

35 GENEHMIGUNG DES ABSCHLUSSES

Dieser Abschluss wird am 14.04.2026 vom Vorstand genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben.

18 Konzernabschluss (IFRS)

Konsolidierter Konzernabschluss für 2025

In Übereinstimmung mit IFRS in der von der EU implementierten Fassung

Gruppenname:	ČD Cargo
Name des Mutterunternehmens:	ČD Cargo, a.s.
Sitz:	Praha 7, Holešovice, Jankovcova 1569/2c, 170 00
Rechtsform:	Aktiengesellschaft
ID-Nr.:	281 96 678

Das Dokument hat folgende Bestandteile:

Bericht über die finanzielle Lage (Bilanz)
Gewinn-und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bericht über die Eigenkapitaländerungen
Cash-Flow-Bericht
Anhang zum Jahresabschluss

Prag, 14. April 2026

Statutarisches Organ der Bilanzeinheit:

Ing. Robert Hedénec
Vorstandsmitglied und Finanzdirektor

Ing. Radim Ječný
Vorstandsvorsitzender

Martin Svojanovský
Vorstandsmitglied

ČD Cargo, a.s.

Konzernabschluss für das Jahr 2025

Erstellt im Einklang mit den von der EU übernommenen IFRS-Rechnungslegungsstandards

KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2025

		31.12.2025 in Mio. CZK	31.12.2024 in Mio. CZK
Grundstücke, Gebäude und Anlagen	5	25 406	28 072
Immaterielle Vermögensgegenstände	6	490	715
Nutzungsrechte	19	2 299	2 640
Investitionen in assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	7	22	60
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	15	56
Sonstige Vermögenswerte	11	525	2
Anlagevermögen gesamt		**28 757**	**31 545**
Vorräte	8	499	520
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	2 073	2 049
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	866	2 231
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	232	74
Sonstige Vermögenswerte	11	200	305
Kurzfristiges Vermögen gesamt		**3 870**	**5 179**
AKTIVA GESAMT		**32 627**	**36 724**
Grundkapital	13	8 494	8 494
Kapitalrücklagen	13	711	305
Gewinnvortrag	13	-2 651	468
Auf die Eigentümer der Gesellschaft entfallendes Eigenkapital		**6 554**	**9 267**
Nicht beherrschende Anteile	34	47	46
Eigenkapital gesamt		**6 601**	**9 313**
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	15	16 352	16 934
Latente Steuerverbindlichkeit	32	845	1 522
Rückstellungen	16	77	96
Sonstige Verbindlichkeiten	18	27	8
Langfristige Verbindlichkeiten gesamt		**17 301**	**18 560**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	1 647	2 498
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	15	5 185	5 046
Verbindlichkeiten aus der Steuer vom Einkommen und Ertrag		29	68
Rückstellungen	16	746	325
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	183	185
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten	18	935	729
Kurzfristige Verbindlichkeiten gesamt		**8 725**	**8 851**
PASSIVA GESAMT		**32 627**	**36 724**

KONSOLIDIERTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2025 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2025 in Mio. CZK	Geschäftsjahr bis 31.12.2024 in Mio. CZK
Erträge	24	15 618	15 571
Sonstige betriebliche Erträge	25	462	555
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch	26	-6 865	-6 880
Leistungen an Arbeitnehmer	27	-6 018	-5 530
Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung	28	-5 603	-3 585
Sonstige betriebliche Aufwendungen	29	-591	-537
Verluste aus Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten		-66	4
Betriebsergebnis		**-3 063**	**-402**
Finanzaufwendungen	30	-854	-697
Finanzerträge	31	103	139
Beteiligung am Gewinn von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	7	-6	14
Vorsteuerergebnis		**-3 820**	**-946**
Steuer vom Einkommen und Ertrag	32	684	226
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		**-3 136**	**-720**
Auf die Eigentümer der Muttergesellschaft entfallend		-3 137	-721
Auf nicht beherrschende Anteile entfallend		1	1

KONSOLIDIERTE GESAMTERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2025 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2025 in Mio. CZK	Geschäftsjahr bis 31.12.2024 in Mio. CZK
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		**-3 136**	**-720**
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Verbindlichkeiten in Verbindung mit Leistungen an Arbeitnehmer	13	40	22
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode (Posten, die nicht nachträglich in die Gewinn- und Verlustrechnung umklassifiziert werden)		**40**	**22**
Kursdifferenzen	13	-38	21
Cashflow-Hedge	13	534	-206
Damit verbundene latente Steuer vom Einkommen und Ertrag	32	-112	43
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode vor Steuern (Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umklassifiziert werden können)		**384**	**-142**
Gesamtergebnis der Periode gesamt		**-2 712**	**-840**
Auf die Eigentümer der Muttergesellschaft entfallend		-2 713	-841
Auf nicht beherrschende Anteile entfallend		1	1

KONSOLIDIERTE AUFSTELLUNG ÜBER VERÄNDERUNGEN DES EIGENKAPITALS FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2025 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

	Gezeichnetes Kapital	**Emissionsagio***	**Rücklage***	**Cashflow-Hedge-Rücklage***	**Versicherungs-mathematische Gewinne/ Verluste***	**Sonstige Rücklagen***	**Gewinnvortrag**	**Auf Eigentümer der Gesellschaft entfallendes Eigenkapital**	**Nicht beherrschende Anteile**	**Eigenkapital gesamt**
	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK	in Mio. CZK
1. Januar 2024	**8 494**	**197**	**188**	**3**	**7**	**-30**	**1 249**	**10 108**	**45**	**10 153**
Jahresverlust	**0**	**0**	0	0	0	0	-721	**-721**	1	**-720**
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode	0	0	0	-163	22	21	0	-120	0	-120
Gesamtergebnis der Periode gesamt	**0**	**0**	**0**	**-163**	**22**	**21**	**-721**	**-841**	**1**	**-840**
Einstellung in Rücklagen	0	0	90	0	0	0	-90	0	0	0
Gezahlte Dividenden	0	0	-30	0	0	0	30	0	0	0
Transaktionen mit Eigentümern in der Periode gesamt	**0**	**0**	**60**	**0**	**0**	**0**	**-60**	**0**	**0**	**0**
31. Dezember 2024	**8 494**	**197**	**248**	**-160**	**29**	**-9**	**468**	**9 267**	**46**	**9 313**
Jahresfehlbetrag	0	0	0	0	0	0	-3 137	-3 137	1	-3 136
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode	0	0	0	422	40	-38	0	424	0	**424**
Gesamtergebnis der Periode gesamt	**0**	**0**	**0**	**422**	**40**	**-38**	**-3 137**	**-2 713**	**1**	**-2 712**
Einstellungen in Rücklagen	0	0	2	0	0	0	-2	0	0	**0**
Nutzung der Rücklagen	0	0	-20	0	0	0	20	0	0	**0**
Transaktionen mit Eigentümern in der Periode gesamt	**0**	**0**	**-18**	**0**	**0**	**0**	**18**	**0**	**0**	**0**
31. Dezember 2025	**8 494**	**197**	**230**	**262**	**69**	**-47**	**-2 651**	**6 554**	**47**	**6 601**

* In der Konzernbilanz sind diese Posten unter „Kapitalrücklage“ einbezogen – siehe Kapitel 13.2.

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2025 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2025 in Mio. CZK	Geschäftsjahr bis 31.12.2024 in Mio. CZK
CASHFLOW AUS BETRIEBLICHER TÄTIGKEIT			
Ergebnis vor Steuern		-3 820	-946
Finanzaufwendungen	30	685	606
Gewinn aus Verkauf und Aussonderung von Anlagevermögen	25	-72	-67
Gewinn (Verlust) aus Verkauf von Tochtergesellschaft/Gemeinschaftsunternehmen	31	0	-7
Abschreibungen und Amortisation von Anlagevermögen	28	2 748	2 530
Verlust (Gewinn) aus Wertminderung von Anlagevermögen	28	2 855	1 055
Veränderung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		71	43
Veränderung der Rückstellungen		401	21
Kursverluste (-gewinne)		43	17
Sonstige		64	-28
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit vor Veränderungen des Working Capitals		**2 975**	**3 224**
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		-78	-103
Veränderung der Vorräte		-28	-80
Veränderung des sonstigen Vermögens		-595	-13
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		436	326
Veränderung der sonstigen Verbindlichkeiten	18	211	-212
Veränderungen des Working Capitals gesamt		**-54**	**-82**
Cashflow aus betrieblichen Transaktionen		**2 921**	**3 142**
Gezahlte Zinsen	30	-651	-581
Gezahlte Gewinnsteuer	32	-138	-157
Erhaltene Dividenden		0	20
Netto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		**2 132**	**2 424**
CASHFLOW AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen	5	-3 420	-4 477
Einzahlungen aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen		141	87
Auszahlungen für den Erwerb immaterieller Vermögensgegenstände	6	-23	-121
Gewährte Darlehen und Kredite an nahestehende Unternehmen und Personen		-7	0
Netto-Cashflows aus dem Verkauf von Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen	6	0	7
Erhaltene Zuwendungen zur Anschaffung von Vermögen	5	170	160
Erhaltene Zinsen		18	28
Netto-Cashflow aus Investitionstätigkeit		**-3 121**	**-4 316**
CASHFLOW AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT			
Rückzahlung von Anleihen	15	-1 000	0
Aufnahme von Krediten und Darlehen	15	4 622	5 444
Rückzahlung von Krediten und Darlehen	15	-3 091	-1 730
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	15	-897	-974

		Geschäftsjahr bis 31.12.2025 in Mio. CZK	Geschäftsjahr bis 31.12.2024 in Mio. CZK
Netto-Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		**-366**	**2 740**
Wechselkursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds		-10	**-8**
Nettozunahme/-abnahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		**-1 365**	**840**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn des Geschäftsjahres	12	2 231	1 391
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende des Geschäftsjahres	12	**866**	**2 231**

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1 Allgemeine Informationen

Die ČD Cargo, a.s. (nachfolgend nur „Muttergesellschaft“ oder „ČDC“) entstand am 01.12.2007 durch Eintragung ins Handelsregister beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 12844, infolge der Einbringung eines Unternehmensteils der Aktiengesellschaft České dráhy, a.s.

Die Muttergesellschaft weist die Rechtsform einer Aktiengesellschaft auf. Der Sitz der Muttergesellschaft befindet sich in der Tschechischen Republik, Prag 7 - Holešovice, Jankovcova 1569/2c.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 wies die Muttergesellschaft ein Grundkapital in Höhe von 8 494 Mio. CZK aus, das zu 100 % eingezahlt worden ist.

Alleinaktionär der Gesellschaft und letztendliche Muttergesellschaft ist die České dráhy, a.s. Letztendlicher beherrschender Eigentümer der Gesellschaft ist die Tschechische Republik.

Die Gesellschaft ist Muttergesellschaft der Unternehmensgruppe ČD Cargo (nachfolgend nur „Unternehmensgruppe/Gruppe“). Der Konzernabschluss der Unternehmensgruppe wurde zum 31.12.2025 aufgestellt. Berichtsperiode ist das Kalenderjahr vom 01.01.2025 bis 31.12.2025.

1.2 Tätigkeitsgegenstand

Hauptsächlicher Unternehmensgegenstand der Unternehmensgruppe ist die Güterbeförderung auf der Schiene und die Erbringung eines Komplexes damit verbundener Dienstleistungen. Das Ziel der Unternehmensgruppe besteht darin, ihre führende Stellung auszubauen und treibende Kraft im Eisenbahngüterverkehr in der Tschechischen Republik und in der mitteleuropäischen Region zu sein.

Die Hauptaktivität der Unternehmensgruppe – Güterbeförderung auf der Schiene – lässt sich prinzipiell in drei Segmente gliedern:

- Gütertransporte (Komplettzüge, Einzelwagensendungen)
- Vermietung von Eisenbahnschienenfahrzeugen
- mit Transporten für Kunden verbundene Zusatzdienstleistungen

Die vorstehenden Aktivitäten unterteilen sich nach der Verkehrsart in:

- Binnenverkehr
- Exportverkehr
- Importverkehr
- Transitverkehr

1.3 Auswirkung des Kriegs in der Ukraine auf den Konzernabschluss zum 31.12.2025

Ende Februar 2022 mündeten die fortgesetzten politischen Spannungen zwischen Russland und der Ukraine in einen Konflikt mit russischer militärischer Invasion in die Ukraine. Nach Ausbruch des Konflikts gewährleistete die Unternehmensgruppe kostenlose Transporte von Militärtechnik und stellte humanitäre Züge mit materieller Hilfe für die Menschen in der Ukraine bereit.

Die weltweite Reaktion auf die Verletzung internationalen Rechts durch Russland und die Aggression gegen die Ukraine bestand in der Verhängung umfangreicher Sanktionen und Einschränkungen für unternehmerische Aktivitäten. Der anschließende Anstieg der Inputpreise wirkte sich auch auf den Eisenbahngüterverkehr aus. Es kam zu einem dramatischen Preisanstieg, insbesondere bei Energie und Brennstoffen, Finanzaufwendungen in Gestalt steigender Zinssätze, aber auch zu Verspätungen bei Material- und Ersatzteillieferungen sowie zur Verlängerung der Dauer von Wagenreparaturen. Gleichzeitig war es erforderlich, Transportströme für Waren, Rohstoffe und Material auf der Schiene umzuleiten. Teilweise wurden Transporte aus/in vom Krieg betroffene Gebiete gänzlich eingestellt, was sich aber nicht wesentlich auf die Umsatzerlöse der Unternehmensgruppe auswirkte. Die Folgen des anhaltenden militärischen Konflikts in der Ukraine im Jahr 2025 hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Unternehmensgruppe.

1.4 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Gemäß IAS 24 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen stellt die Berichtseinheit sicher, dass ihr Jahresabschluss die erforderlichen Angaben hinsichtlich der Möglichkeit enthält, dass ihre Ertrags- und Finanzlage durch die Existenz nahestehender Unternehmen und Personen sowie Geschäfte und offene Saldi, einschließlich Verbindlichkeiten, beeinflusst ist. Diese Beziehungen sind im Einklang mit dem Inhalt dieses Standards in Kapitel 33 ausführlich beschrieben.

1.4.1 Unternehmen, die im Konzernabschluss der ČD Cargo Gruppe enthalten sind

Bezeichnung der Gesellschaft	Haupttätigkeit	Kapitalanteil in %	Stufe der Abhängigkeit	Art der Konsolidierung
ČD Cargo, a.s.	Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport und Spedition		Muttergesellschaft	-
CD Cargo Germany GmbH	Vermittlung von Dienstleistungen im Gütertransport im Namen und für die ČD Cargo, a.s., Spedition	100	Kontrolle	Volle
CD Cargo Austria GmbH	Vermittlung von Dienstleistungen im Güterverkehr im Namen und für die ČD Cargo, a.s., und Spedition	100	Kontrolle	Volle
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	Vermittlung von Dienstleistungen im Güterverkehr im Namen und für die ČD Cargo, a.s., und Spedition	100	Kontrolle	Volle
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	Vermittlung von Dienstleistungen im Güterverkehr im Namen und für die ČD Cargo, a.s., und Spedition	100	Kontrolle	Volle
CD Cargo Hungary Kft.	Eisenbahngüterverkehr, Vermittlung des Großhandels mit Roh- und Brennstoffen, Lagerung und andere	100	Kontrolle	Volle
ČD Cargo Adria d.o.o.	Eisenbahngüterverkehr, Vermittlung des Großhandels mit Roh- und Brennstoffen, Lagerung und andere	100	Kontrolle	Volle
Terminal Brno, a.s.	Betrieb eines Kombiverkehrsterminals in Brünn	66,93	Kontrolle	Volle
ČD-DUSS Terminál, a.s.	Betrieb eines Containerterminals in Lovosice	51	Kontrolle	Volle

Bezeichnung der Gesellschaft	Haupttätigkeit	Kapitalanteil in %	Stufe der Abhängigkeit	Art der Konsolidierung
ČD Cargo Logistics, a.s.	Spedition	100	Kontrolle	Volle
RAILLEX, a.s.	Frachtumschlag, technische Dienstleistungen im Verkehr, Spedition	50	Mitbeherrschung	Äquivalenz
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Vermittlung von Dienstleistungen im Verkehrsbereich außer Verkehr mit eigenen Transportmitteln	30	Wesentlicher Einfluss	Äquivalenz
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	50	Mitbeherrschung	Äquivalenz
Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	20	Wesentlicher Einfluss	Äquivalenz

1.4.2 Unternehmensgruppe České dráhy

Die ČD Cargo, a.s. gehört zur Unternehmensgruppe České dráhy, die von der Muttergesellschaft České dráhy, a.s. geleitet wird.

Aus dem Konsolidierungskreis der České dráhy Gruppe wurde ab dem Geschäftsjahr 2025 keine Gesellschaft ausgeschlossen. Für das Geschäftsjahr 2024 wurde die Gesellschaft Smíchov Station Development, a.s. aus dem Konsolidierungskreis der České dráhy Gruppe ausgeschlossen.

Bezeichnung der Gesellschaft	Beteiligung ČDC, a.s. 2025 (%)	Beteiligung ČDC, a.s. 2024 (%)	Beziehung	Sitz	ID
ČD Cargo, a.s.	100,00	100,00	Muttergesellschaft der Gruppe ČDC	Prag 7 – Holešovice, Jankovcova 1569/2c, 17000	28196678
CD Cargo Germany GmbH*	100,00	100,00	Tochtergesellschaft	Niddastrasse 98-102, 60329 Frankfurt am Main, Deutschland	HRB 73576
CD Cargo Austria GmbH*	100,00	100,00	Tochtergesellschaft	Rotenturmstraße 22/24, 1010 Wien, Österreich	FN 291407s
CD Cargo Poland Sp. z o.o.*	100,00	100,00	Tochtergesellschaft	Ul. Grzybowska nr. 4, lok. 3, 00-131 Warschau, Polen	140769114
CD Cargo Slovakia, s.r.o.*	100,00	100,00	Tochtergesellschaft	Seberíniho 1, Bratislava 821 03, Slowakei	44349793
CD Cargo Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság*	100,00	100,00	Tochtergesellschaft	Keleti sor utca 26-4, 4150 Püspökladány, Ungarn	09-09-031990
ČD Cargo Adria d.o.o.*	100,00	100,00	Tochtergesellschaft	Savska cesta 32, Zagreb, Kroatien	081371623
ČD Cargo Logistics, a.s.*	100,00	100,00	Tochtergesellschaft	Prag 1 – Nové Město, Opletalova 1284/37, 11000	27906931
Terminal Brno, a.s.*	66,93	66,93	Tochtergesellschaft	K terminálu 614/11, Horní Heršpice, 619 00 Brno	28295374
ČD-DUSS Terminál, a.s.*	51,00	51,00	Tochtergesellschaft	Lovosice, Lukavecká 1189, 41002	27316106
RAILLEX, a.s.*	50,00	50,00	Gemeinschaftsunternehmen	Belgická 196/38, Vinohrady, 120 00 Prag 2	27560589
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.*	30,00	30,00	Assoziiertes Unternehmen	Opletalova 921/6, Nové Město, 110 00 Prag 1	45270589
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci*	50,00	50,00	Gemeinschaftsunternehmen	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava	60793171
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.*	20,00	20,00	Assoziiertes Unternehmen	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava	05663041
ČD - Informační Systémy, a.s.	-	100,00	Schwestergesellschaft	Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3	24829871
ČD - Telematika a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Prag 3, Pernerova 2819/2a, 13000	61459445

Bezeichnung der Gesellschaft	Beteiligung ČDC, a.s. 2025 (%)	Beteiligung ČDC, a.s. 2024 (%)	Beziehung	Sitz	ID
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Novodvorská 1698/138b, Braník, 142 00 Prag 4	27257258
JLV, a.s.	38,79	38,79		Chodovská 228/3, Michle, 141 00 Prag 4	45272298
DPOV, a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Husova 635/1b, Přerov I-Město, 750 52 Přerov	27786331
ČD Cargo, a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Prag 7 – Holešovice, Jankovcova 1569/2c, 17000	28196678
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Prvního pluku 621/8a, Karlín, 186 00 Prag 8	27378225
ČD travel, s.r.o.	51,72	51,72	Schwestergesellschaft	28. října 372/5, Staré Město, 110 00 Prag 1	27364976
ČD relax s.r.o.	51,72	51,72	Schwestergesellschaft	28. října 372/5, Staré Město, 110 00 Prag 1	05783623
ODP-software, spol. s r.o.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3	61683809
CHAPS spol. s r.o.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Bráfova 1617/21, Žabovřesky, 616 00 Brno	47547022
ČSAD SVT Prag, s.r.o.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Prag 8, Křižíkova 4-6	45805202
SVT Slovakia s.r.o.	80,00	80,00	Schwestergesellschaft	Partizánska cesta 97, Banská Bystrica 974 01, Slowakei	36620602
INPROP, s.r.o.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Rosinská cesta 12, Žilina 010 08, Slowakei	31609066
Žižkov Station Development, a.s.	51,00	51,00		Rohanské nábřeží 721/39, Karlín, 186 00 Prag 8	28209915
Masaryk Station Development, a.s.	34,00	34,00		Na Florenci 2116/15, Nové Město, 110 00 Prag 1	27185842
Tramex Rail s.r.o.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Brněnská 1748/21b, 678 01 Blansko	26246422
ČD Restaurant, a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Prag 3, Prvního pluku 81/2a, 13011	27881415
VUZ Slovakia, s.r.o.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Seberíniho 1, Bratislava – mestská časť Ružinov 821 03, Slowakei	53156587
ČD Bus a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Jeremenkova 231/9, Bělidla,779 00 Olomouc	17377404
České dráhy, a.s.	-	-	Muttergesellschaft der Gruppe ČD	Prag 1, Nábřeží L. Svobody 1222, 11015	70994226

* Die Beteiligung wird über die ČD Cargo, a.s. ausgeübt.

Beziehungen im Rahmen des Konzernabschlusses sind eliminiert.

1.5 Management in Schlüsselpositionen

Der Begriff Management in Schlüsselpositionen betrifft insbesondere Mitglieder von satzungsmäßigen Organen und Aufsichtsorganen der Muttergesellschaft sowie von satzungsmäßigen Organen einzelner Tochtergesellschaften in der Unternehmensgruppe. Eine Auflistung der einzelnen Organe enthält Kapitel 1.8.

1.6 Beziehungen zur Eisenbahnverwaltung (Správa železnic, s.o.) und ČEZ-Gruppe

Der Alleinaktionär der Muttergesellschaft, die České dráhy, a.s., befindet sich zu 100 % in staatlicher Hand. Die Gesellschaft ČD Cargo, a.s. und die gesamte ČD Cargo-Gruppe nehmen die Ausnahmeregelung in Bezug auf Angaben über nahestehende Unternehmen und Personen, wie unter Paragraph 25-27 des IAS 24 angeführt, in Anspruch. Im vorliegenden Abschluss sind, was andere durch eine öffentliche Stelle beherrschte Unternehmen, Unternehmensgruppen und Organisationen anbelangt, in Anbetracht ihres maßgeblichen Einflusses auf die Tätigkeit der Unternehmensgruppe nur Geschäftsvorfälle mit der Gesellschaft Správa železnic, s.o. sowie mit der ČEZ-Gruppe angegeben. Zu den bedeutendsten Geschäftsvorfällen, die mit diesen Subjekten realisiert wurden, gehören die Nutzung des Transportwegs, der Kauf von Traktionsstrom und Umsatzerlöse aus dem Gütertransport. Detaillierte Angaben enthalten die Kapitel 33.6 und 33.7.

1.7 Organisationsstruktur der Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s.

Die Organisationsstruktur besteht aus direkt durch den Vorstandsvorsitzenden oder die Bereichsdirektoren geleiteten Bereichen:

- Bereich des Vertriebsdirektors
- Bereich des Betriebsdirektors
- Bereich des Finanzdirektors
- Bereich des geschäftsführenden Direktors

Im Weiteren sind Bestandteil der Organisationsstruktur Betriebseinheiten (ab 1. April 2024 umgewandelt in die Direktion für regionale Operationen), Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge, die Abrechnungsstelle für Beförderungsumsätze Olomouc sowie die Betriebsleitung Česká Třebová.

1.8 Organe der Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s.

Dieses Kapitel behandelt die Organe der Muttergesellschaft der Unternehmensgruppe. 100%iger Eigentümer dieser Gesellschaft ist die České dráhy, a.s., die als Alleinaktionär die Zuständigkeit der Hauptversammlung als höchstem Organ der Gesellschaft ausübt. Satzungsmäßiges Organ der Gesellschaft ist ein dreiköpfiger Vorstand, Kontrollorgan ist ein sechsköpfiger Aufsichtsrat. Im Unternehmen wurde ein aus drei Personen bestehender Prüfungsausschuss eingerichtet, dessen Mitglieder der Alleinaktionär bestellt.

Zusammensetzung der Organe der ČD Cargo, a.s. zum 31. 12. 2025:

Vorstand	
Vorsitzender	unbesetzt
Mitglied	Martin Svojanovský
Mitglied	Ing. Robert Heděnec

Am 1.04.2025 beschloss die Gesellschaft České dráhy, a.s., als Alleinaktionär der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., bei der Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung die Abberufung von Herrn Zbyszek Wacławik aus der Funktion eines Mitglieds des Vorstands der ČD Cargo, a.s. mit sofortiger Wirkung.

Am 1.04.2025 beschloss die Gesellschaft České dráhy, a.s., als Alleinaktionär der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., bei der Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung die Wahl von Ing. Robert Heděnec in die Funktion eines Mitglieds des Vorstands der ČD Cargo, a.s. mit sofortiger Wirkung.

Am 7.10. nahm die Gesellschaft České dráhy, a.s., als Alleinaktionär der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., bei der Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung den Rücktritt von Ing. Tomáš Tóth aus der Funktion des Vorstandsvorsitzenden der ČD Cargo, a.s. zur Kenntnis, mit Wirkung zum 31.10.2025.

Aufsichtsrat	
Vorsitzender	Mgr. Michal Krapinec
Mitglied	Tomáš Vrbík
Mitglied	Petr Doležal
Mitglied	Bc. Marta Urbancová
Mitglied	Ing. Mgr. Drago Sukalovský
Mitglied	Ing. Mgr. Jan Kasal

Prüfungsausschuss	
Vorsitzender	Mgr. Oldřich Vojíř, Ph.D.
Mitglied	Ing. Miroslav Zámečník
Mitglied	Ing. Libor Joukl

2 BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

2.1 Erklärung der Übereinstimmung

Der Konzernabschluss wurde in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungslegungsstandards, wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt.

Die in der Berichtsperiode angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden stimmen, sofern nachstehend nicht anders angeführt, mit den in Vorperioden angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden überein.

2.2 Grundlagen für die Aufstellung des Konzernabschlusses

Der Konzernabschluss wurde nach dem Prinzip der historischen Anschaffungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme bildet die Neubewertung bestimmter Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert.

Sofern nicht anders angeführt, sind alle Werte in Millionen Tschechischer Kronen (Mio. CZK) angegeben.

2.2.1 Grundlagen der Konsolidierung

Der Konzernabschluss beinhaltet den Abschluss der Muttergesellschaft sowie der Unternehmen, die durch die Gesellschaft kontrolliert werden (Tochtergesellschaften). Die Unternehmensgruppe kontrolliert Unternehmen, wenn sie die Verfügungsgewalt besitzt, die maßgeblichen Tätigkeiten zu

steuern, die deren Erträge wesentlich beeinflussen, Rechte auf variable Rückflüsse hat und ihre Verfügungsgewalt nutzen kann, um die Höhe dieser Rückflüsse zu beeinflussen.

Die Ergebnisse der Tochtergesellschaften, welche die Unternehmensgruppe im Jahresverlauf erworben oder eingebüßt hat, werden in die konsolidierte Gesamtergebnisrechnung ab dem Erwerbszeitpunkt bis zum Verlust der Beherrschung einbezogen. Das Gesamtergebnis wird auch dann als auf die Eigentümer der Muttergesellschaft und auf nicht beherrschende Anteile entfallend dargestellt, wenn sich ein Negativsaldo der nicht beherrschenden Anteile ergibt.

Die Abschlüsse von Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen wurden nach Bedarf so aufbereitet, dass ihre Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden mit den durch die übrigen Unternehmen im Rahmen der Unternehmensgruppe verwendeten im Einklang stehen.

Alle konzerninternen Vorgänge, Saldi, Erträge und Aufwendungen wurden bei der Konsolidierung eliminiert.

2.2.2 Unternehmenszusammenschlüsse

Unternehmenszusammenschlüsse werden auf Basis der Erwerbsmethode erfasst. Die übertragene Gegenleistung bei einem Unternehmenszusammenschluss wird zum beizulegenden Zeitwert bewertet, der sich ergibt als Summe aus den beizulegenden Zeitwerten der durch die Unternehmensgruppe übertragenen Vermögenswerte zum Erwerbszeitpunkt, der Verbindlichkeiten der Unternehmensgruppe gegenüber den früheren Eigentümern des erworbenen Unternehmens und der Anteile, die durch die Unternehmensgruppe im Tausch für die Beherrschung des erworbenen Unternehmens ausgegeben wurden. Die mit dem Erwerb verbundenen Aufwendungen werden zum Entstehungszeitpunkt erfolgswirksam erfasst.

Identifizierbare erworbene Vermögenswerte und übernommene Schulden werden mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet, wobei die folgende Ausnahme gilt:

- latente Steuerforderungen oder -verbindlichkeiten sowie Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Leistungen an Arbeitnehmer werden im Einklang mit IAS 12 Ertragsteuern bzw. IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer ausgewiesen und bewertet.

2.3 Verbuchung der Erträge

2.3.1 Erträge aus Verträgen mit Kunden

Sämtliche Verträge mit Kunden werden zunächst mit dem Ziel analysiert, alle Leistungen gegenüber dem Kunden zu identifizieren. Anschließend wird der Transaktionspreis bestimmt und im Fall mehrerer identifizierter Leistungen auf der Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf die Leistungen verteilt. Anknüpfend daran wird für einzelne Leistungen der Ertrag in der entsprechenden Höhe entweder zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über die Dauer der Vertragserfüllung (oder auch mehrere Berichtsperioden) erfasst. Die Erträge werden um voraussichtliche Rückgaben, Rabatte und sonstige ähnliche Preisnachlässe herabgesetzt.

Erträge werden in der Höhe ausgewiesen, welche die Leistung widerspiegelt, die die Unternehmensgruppe im Austausch für Dienstleistungen erwartet. Dies geschieht nach Abzug der Umsatzsteuer. Die Umsatzrealisierung erfolgt mit Erfüllung der Leistungsverpflichtung gegenüber dem Kunden zum Transaktionspreis.

Dienstleistungen im Güterverkehr

Der Verkauf von Dienstleistungen im Güterverkehr wird in der Berichtsperiode, in welcher die Dienstleistungen im Eisenbahngüterverkehr erbracht werden, entsprechend dem Grad des Abschlusses einzelner Transaktionen ausgewiesen. Der Grad des Abschlusses wird als Verhältnis der tatsächlichen Anzahl abgelaufener Tage im Betrachtungszeitraum zur Gesamtanzahl der Beförderungstage ermittelt.

Der Transaktionspreis weist eine feststehende und eine variable Komponente auf. Bei der feststehenden Komponente handelt es sich um den Transaktionspreis ohne Berücksichtigung eventueller Strafgelder und Vertragsstrafen. Übersteigt der Wert der durch die Unternehmensgruppe erbrachten Dienstleistung das erhaltene Entgelt für die erbrachte Dienstleistung, wird ein Vertragsvermögen erfasst. Übersteigt das Entgelt den Wert der erbrachten Dienstleistung, entsteht eine Vertragsverpflichtung. Variable Leistungen existieren in Form von Strafgeldern und Vertragsstrafen im Zusammenhang mit einer ungeeigneten Erfüllung der Vertragspflicht seitens der Unternehmensgruppe gegenüber dem Kunden, d. h. Verspätung durch längere Transportdauer, Schäden an der transportierten Ware usw. Im Fall einer variablen Leistung werden die Erträge nur ausgewiesen, wenn im Höchstmaß wahrscheinlich ist, dass der betreffende Ertrag keinem bedeutenden Ausbuchungsrisiko ausgesetzt ist.

2.3.2 Sonstige Erträge

Dividenden und Zinserträge

Erträge aus Dividenden werden bei Entstehung des Rechtsanspruchs auf Erhalt der Zahlung ausgewiesen, wenn die Zahlung wahrscheinlich ist.

Zinserträge werden ausgewiesen, wenn wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen der Unternehmensgruppe zufließt und der Betrag zuverlässig bewertet werden kann. Eine Rechnungsabgrenzung von Zinserträgen erfolgt in Hinblick auf den nicht beglichenen Grundbetrag, wobei der betreffende effektive Zinssatz zugrunde gelegt wird, d. h. der Zinssatz, der die geschätzten künftigen Geldeinnahmen über die erwartete Dauer des finanziellen Vermögenswerts auf seinen Nettobuchwert diskontiert.

Erträge aus der Vermietung von Schienenfahrzeugen

Die Unternehmensgruppe vermietet Schienenfahrzeuge an Dritte, und zwar für einen Zeitraum von wenigen Tagen bis zu fünf Jahren. Die Erträge aus dem operativen Leasing von Schienenfahrzeugen werden linear über die Leasingdauer ausgewiesen.

2.4 Leasing

Details zur Bilanzierung nach IFRS 16 sind separat für die Unternehmensgruppe als Leasingnehmer und als Leasinggeber aufgeführt.

2.4.1 Die Unternehmensgruppe als Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn beurteilt die Unternehmensgruppe, ob der Vertrag Leasingcharakter hat oder Leasingbestandteile enthält. Die Unternehmensgruppe erfasst einen Vermögenswert aus einem Nutzungsrecht sowie die entsprechende Leasingverbindlichkeit in Bezug auf alle Leasingvereinbarungen, in denen sie Leasingnehmer ist, ausgenommen kurzfristige Leasingvereinbarungen (definiert als Leasingverhältnisse mit einer Laufzeit von 12 Monaten oder kürzer, die keine Kaufoption enthalten) und geringwertige Leasinggegenstände (wie beispielsweise Notebooks oder PC). Bei diesen Leasingverhältnissen weist die Unternehmensgruppe die Leasingzahlungen gleichmäßig über die Laufzeit als betriebliche Aufwendungen aus.

Im Zugangszeitpunkt bemisst sich die Leasingverbindlichkeit zunächst als Barwert der Leasingzahlungen, die zu diesem Zeitpunkt ausstehen, wobei die Abzinsung unter Zuhilfenahme des dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatzes erfolgt. Sofern sich dieser nicht ohne weiteres ermitteln lässt, wird der Grenzfremdkapitalzinssatz verwendet.

In die Bewertung der Leasingverbindlichkeit eingehende Leasingzahlungen umfassen:

- fixe Leasingzahlungen, abzüglich Forderungen aus Anreizen,
- variable Leasingzahlungen, die von einem Index oder einem Kurs abhängen, deren Zugangsbewertung zu Beginn des Leasingverhältnisses unter Verwendung des entsprechenden Indexes oder des zugrunde liegenden Kurses erfolgte,
- Beträge, welche die Unternehmensgruppe als Leasingnehmer im Rahmen einer Restwertgarantie leisten soll,
- Ausübungspreis für Kaufoptionen, wenn die Ausübung hinreichend sicher ist,
- Strafzahlungen aus Beendigungsoptionen, wenn die Ausübung in Anbetracht der Laufzeit hinreichend sicher ist.

Leasingverbindlichkeiten sind in der Bilanz unter Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen.

Bei einer Leasingverbindlichkeit wird anschließend der Buchwert erhöht, um dem Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit Rechnung zu tragen (mit Hilfe der Effektivzinsmethode), bzw. der Buchwert verringert, um den geleisteten Leasingzahlungen Rechnung zu tragen.

Eine Leasingverbindlichkeit wird neu bewertet (und der damit verbundene Vermögenswert aus dem Nutzungsrecht entsprechend angepasst), wenn:

- sich die Laufzeit des Leasingverhältnisses ändert oder ein bedeutendes Ereignis eintrat oder sich die Umstände änderten, was eine Änderung in der Beurteilung der Kaufoption des zugrundeliegenden Vermögenswerts bewirkte. In diesem Fall erfolgt die Neubewertung der Leasingverbindlichkeit durch Diskontierung der revidierten Leasingzahlungen unter Heranziehung eines modifizierten Diskontierungssatzes.
- sich die Leasingzahlungen infolge einer Änderung des Indexes oder des zugrunde liegenden Kurses ändern oder sich der Betrag der zu leistenden Restwertgarantie ändert. In diesem Fall

erfolgt die Neubewertung der Leasingverbindlichkeit durch Diskontierung der revidierten Leasingzahlungen unter Heranziehung des ursprünglichen Diskontierungssatzes.

- der Leasingvertrag geändert und die Änderung nicht als separates Leasingverhältnis bilanziert wird. In diesem Fall erfolgt die Neubewertung der Leasingverbindlichkeit zum effektiven Zeitpunkt ausgehend von der Leasinglaufzeit durch Diskontierung der revidierten Leasingzahlungen unter Heranziehung eines modifizierten Diskontierungssatzes.

Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht schließen eine Erstbewertung entsprechend der Leasingverbindlichkeit, bei Laufzeitbeginn oder vor diesem Zeitpunkt geleistete Leasingzahlungen nach Abzug aller erhaltenen Leasinganreize und alle anfänglichen Direktkosten ein. Anschließend erfolgen die Bewertung zu den Anschaffungskosten, abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungsverluste, und die Anpassung um die eventuelle Neubewertung der Leasingverbindlichkeiten.

Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht werden über die Leasinglaufzeit oder die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts, sofern diese kürzer ist, abgeschrieben. Geht das Eigentum am zugrunde liegenden Vermögenswert mit Ablauf der Leasinglaufzeit auf den Leasingnehmer über oder ist in Hinblick auf die Anschaffungskosten des Vermögenswerts aus dem Nutzungsrecht zu erwarten, dass die Unternehmensgruppe ihre Kaufoption ausübt, wird der damit verbundene Vermögenswert aus dem Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts abgeschrieben. Die Abschreibungen beginnen mit Leasingbeginn (ab dem Zeitpunkt der Verfügbarkeit des Vermögenswerts für die Unternehmensgruppe).

Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht sind in der Bilanz separat auf Zeile „Nutzungsrechte“ ausgewiesen.

Am Ende jedes Geschäftsjahres nutzt die Unternehmensgruppe IAS 36 zur Bestimmung, ob ein Vermögenswert aus einem Nutzungsrecht wertgemindert ist, und erfasst jeden identifizierten Verlust aus einer Wertminderung, wie bei den Regeln für Grundstücke, Gebäude und Anlagen beschrieben.

Variable Leasingzahlungen, die nicht von einem Index oder einem Kurs abhängen, gehen nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit und des Vermögenswerts aus einem Nutzungsrecht ein. Die damit verbundenen Zahlungen werden als Aufwand in der Periode ausgewiesen, in welcher das diese Zahlungen auslösende Ereignis bzw. die entsprechende Bedingung eintritt. Die erfolgswirksame Ausweisung erfolgt unter Sonstige betriebliche Aufwendungen.

Als praktische Erleichterung ermöglicht IFRS 16 dem Leasingnehmer die Nichtseparierung von Nichtleasingkomponenten und stattdessen die Bilanzierung von Leasing- und zusammenhängenden Nichtleasingkomponenten als eine einzige Leasingkomponente. Die Unternehmensgruppe hat diese Erleichterung nicht in Anspruch genommen. Bei Verträgen, die eine Leasingkomponente und eine oder mehrere weitere Leasingkomponenten enthalten, nimmt sie die Aufteilung des Gesamtentgelts auf die einzelnen Leasingkomponenten im Verhältnis der Einzelwerte vor. Die Unternehmensgruppe erfasst solche Verträge nicht.

In Form von Finanzierungsleasing angeschaffte Vermögenswerte werden genauso wie eigene Vermögenswerte über die erwartete Nutzungsdauer abgeschrieben. Besteht keine ausreichende Sicherheit, dass der Mieter den Vermögenswert mit Ablauf der Leasinglaufzeit erwirbt, wird dieser Vermögenswert über die Dauer der Leasingvereinbarung abgeschrieben, falls sie kürzer als die erwartete Nutzungsdauer ist

2.4.2 Die Unternehmensgruppe als Leasinggeber

Leasing, bei dem die Unternehmensgruppe als Leasinggeber auftritt, wird als Finanzierungsleasing oder operatives Leasing klassifiziert. Wenn die Leasingbedingungen im Grunde alle Risiken und den Nutzen aus dem Eigentum auf den Leasingnehmer übertragen, wird der Vertrag als Finanzierungsleasing eingestuft. In den übrigen Fällen wird Leasing als operatives Leasing eingestuft.

Beim operativen Leasing wird der Ertrag gleichmäßig über die Leasinglaufzeit ausgewiesen. Die anfänglichen Direktkosten, die in Verbindung mit der Vereinbarung und dem Abschluss des Vertrages über operatives Leasing entstanden sind, werden dem Buchwert des vermieteten Vermögenswerts zugerechnet und gleichmäßig über die Leasinglaufzeit verteilt.

Beim Finanzierungsleasing werden die geschuldeten Beträge der Leasingnehmer als Forderungen in Höhe der Nettoinvestition in das Leasingverhältnis erfasst. Der Ertrag aus Finanzierungsleasing verteilt sich in der Weise auf die Berichtsperiode, dass er den konstanten periodischen Rückfluss der Nettoinvestition der Unternehmensgruppe in das Leasingverhältnis widerspiegelt.

2.4.3 Sale and Lease-Back

Sale-and-Lease-Back-Geschäfte beinhalten den Verkauf eines Vermögenswerts und das Rückleasing desselben Vermögenswerts. Bei den Leasingzahlungen und dem Verkaufspreis besteht gewöhnlich eine gegenseitige Abhängigkeit, da sie zusammen vereinbart werden. Die Bilanzierung von Sale and Lease-Back ist von der Leasingart als Bestandteil dieser Transaktion abhängig.

Handelt es sich beim Sale and Lease-Back um Finanzierungsleasing, stellt der Leasinggeber dem Leasingnehmer durch dieses Geschäft Zahlungsmittel mit dem vermieteten Vermögenswert als Garantie zur Verfügung. Aus diesem Grund wird der Mehrbetrag zwischen Verkaufserlös und ausgewiesenem Buchwert nicht als Ertrag angesehen. Die Unternehmensgruppe weist die eingenommenen Mittel als gesichertes Darlehen aus, das zusammen mit dem Zins durch die Leasingraten getilgt wird.

2.5 Fremdwährungen

Jede Gesellschaft der Unternehmensgruppe legt ihre Funktionswährung entsprechend dem Umfeld fest, in welchem sie tätig ist. In Anbetracht des wirtschaftlichen Charakters der Transaktionen und des Umfelds, in welchem die Unternehmensgruppe tätig ist, wurde für den Konzernabschluss als Berichtswährung die Tschechische Krone (CZK) verwendet. Funktionswährung der Muttergesellschaft ist CZK.

Transaktionen in fremden Währungen werden anhand des aktuellen Wechselkurses am Tag der Realisierung der Transaktion, der sich von dem durch die Tschechische Nationalbank veröffentlichten Wechselkurs ableitet, umgerechnet. Zum Stichtag des Konzernabschlusses werden monetäre Positionen

in fremder Währung anhand des für diesen Tag geltenden Wechselkurses der Tschechischen Nationalbank umgerechnet. Ertrags- und Aufwandsposten werden entsprechend der vorstehenden Methodik umgerechnet. Nicht monetäre Positionen, die zu historischen Kosten bewertet sind und im Rahmen von Transaktionen in fremden Währungen angeschafft wurden, werden unter Verwendung des zum Anschaffungszeitpunkt geltenden Wechselkurses ausgewiesen.

Festgestellte Kursdifferenzen werden ergebniswirksam erfasst. Eine Ausnahme bilden Fälle, in denen die Kursdifferenzen aus Transaktionen entstehen, die zum Zweck der Absicherung bestimmter Währungsrisiken vereinbart wurden. Solche Kursdifferenzen werden direkt beim Sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesen und zum Zeitpunkt der Abrechnung des gesicherten Grundgeschäfts ergebniswirksam erfasst.

Für Zwecke der Darstellung einzelner Komponenten des Konzernabschlusses werden zum Bilanzstichtag Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ausländischer Tochtergesellschaften anhand des für diesen Tag gültigen Wechselkurses der Tschechischen Nationalbank in Tschechische Kronen umgerechnet. Erträge und Aufwendungen in Fremdwährung werden unter Verwendung des durchschnittlichen Wechselkurses für die betreffende Periode umgerechnet. Sollten die Wechselkurse innerhalb dieser Periode stark schwanken, kommt der Wechselkurs mit Gültigkeit zum Transaktionstag zur Anwendung. Eventuelle Kursdifferenzen werden im Sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesen und im Eigenkapital kumuliert (mit entsprechender Zuordnung zu nicht beherrschenden Anteilen).

2.6 Erhaltene und geleistete Anzahlungen in Fremdwährung

Falls erhaltene oder geleistete Anzahlungen einen integralen Bestandteil des Verkaufs- bzw. Anschaffungspreises eines Produkts, einer Ware, einer Dienstleistung, eines Vermögenswerts oder eines Bestands darstellen und die Lieferung des Vertragsgegenstands erwartet wird (d. h., es wird davon ausgegangen, dass die Anzahlungen nicht durch Rückzahlung des Geldbetrags beglichen werden, sondern mit dem Betrag der Schlussrechnung verrechnet werden), stellen diese Anzahlungen kein in Fremdwährung ausgedrücktes Vermögen oder keine Verbindlichkeiten dar und werden nicht mit dem von der Tschechischen Nationalbank (ČNB) zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses geltenden Wechselkurs umgerechnet. Um ein getreues und ehrliches Bild der finanziellen Situation gemäß §7 des Gesetzes Nr. 563/1991 Slg. über die Buchhaltung in der jeweils gültigen Fassung zu wahren, weicht die Gesellschaft mit diesem Vorgehen von den Anforderungen der Tschechischen Rechnungslegungsstandards ab. Dies geschieht, da diese Anzahlungen für die Gesellschaft kein Wechselkursrisiko darstellen und die Erfassung etwaiger Wechselkursdifferenzen im Zusammenhang mit diesen Anzahlungen zu einer Verzerrung der wirtschaftlichen Realität führen würde.

Die oben genannten geleisteten Anzahlungen werden je nach Art der erworbenen Leistung in der Bilanz als Bestandteil von Anlagevermögen, der Vorräte oder als „Sonstige Vermögenswerte – vorausbezahlte Aufwendungen“ ausgewiesen. Die oben genannten erhaltenen Anzahlungen werden in der Bilanz als Bestandteil des Postens „Sonstige Verbindlichkeiten – erhaltene Anzahlungen“ ausgewiesen.

2.7 Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten, die sich direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts (d. h. eines Vermögenswerts, der zwischen Herstellungsbeginn und der Versetzung in einen gebrauchs- oder verkaufsfähigen Zustand einen beträchtlichen Zeitraum erfordert) zuordnen lassen, werden bei den Anschaffungskosten eines solchen Vermögenswerts aktiviert, bis der Vermögenswert für seinen vorgesehenen Gebrauch oder Verkauf hergerichtet ist.

Von den die Aktivierungskriterien erfüllenden Fremdkapitalkosten werden Erträge aus der temporären Zwischenanlage dieser Mittel in Abzug gebracht. Es wurde kein solcher Vermögenswert identifiziert.

Alle übrigen Fremdkapitalkosten werden unter Gewinn oder Verlust der Periode ausgewiesen, in der sie entstanden sind.

2.8 Zuwendungen

Öffentliche Zuwendungen und die EU-Zuwendungen werden nicht ausgewiesen, solange keine angemessene Sicherheit besteht, dass die Unternehmensgruppe die mit ihnen verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen tatsächlich angenommen werden.

Zuwendungen, deren Grundvoraussetzung darin besteht, dass die Unternehmensgruppe Anlagevermögen kaufen, errichten oder anderweitig erwerben muss, werden als Minderung der Anschaffungskosten des Anlageguts erfasst.

Sonstige öffentliche Zuwendungen werden über den erforderlichen Zeitraum der Zuordnung zum entsprechenden Aufwand, der kompensiert werden soll, als Ertrag erfasst. Eine öffentliche Zuwendung, die als Ersatz bereits entstandener Aufwendungen oder eines bereits erlittenen Verlusts oder zum Zweck sofortiger finanzieller Unterstützung ohne künftige damit verbundene Aufwendungen zur Forderung wird, gilt als Ertrag der Periode, in der sie zur Forderung wird.

2.9 Leistungen an Arbeitnehmer

Zu den Leistungen an Arbeitnehmer gehören insbesondere Lohnkosten, der Arbeitgeberanteil an der gesetzlichen Krankenversicherung, Sozial- und Rentenversicherungsabgaben sowie sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer, die sich aus dem Kollektivvertrag ergeben.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen für ausgewiesene Leistungen an Arbeitnehmer sind mit dem Barwert erfasst. Zuwächse dieser Verbindlichkeiten und Rückstellungen werden als Aufwand ausgewiesen, wenn die Arbeitnehmer die Arbeitsleistung erbringen, auf deren Grundlage ihnen Anspruch auf die betreffenden Leistungen entsteht.

Eine Rückstellung für langfristige Leistungen an Arbeitnehmer wird mit dem Barwert künftiger Zahlungen ausgewiesen, die erforderlich sind, um die entstandenen Verpflichtungen abgelten zu können. Zur Diskontierung wird der Marktzinssatz für Staatsanleihen zum Bilanzstichtag verwendet, weil kein entwickelter Markt qualitativ hochwertiger Unternehmensanleihen in Tschechischen Kronen existiert. Währung und Konditionen dieser Anleihen entsprechen der Währung und den Konditionen der übrigen langfristigen Leistungen. Gewinne oder Verluste aus Anpassungen und Änderungen

versicherungsmathematischer Schätzungen für Leistungen bei Pensionierung sind beim Sonstigen Gesamtergebnis einbezogen, Änderungen in der Rückstellung für sonstige Leistungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung präsentiert.

2.10 Steuern

Die Steuer vom Einkommen und Ertrag umfasst die fällige und die latente Steuer. Die Gesellschaft fällt mit Wirkung ab dem 31.12.2023 in den Anwendungsbereich des Gesetzes über Ausgleichsteuern (globale Mindeststeuer). Die Gesellschaft erfüllt die Voraussetzungen des Safe-Harbour-Tests; ihre Ausgleichsteuer für 2025 ist null. Die Gesellschaft macht von der vorübergehenden Ausnahme hinsichtlich der Erfassung und Angabe von Informationen über latente Steuern im Zusammenhang mit Ertragsteuern der zweiten Säule gemäß IAS 12 Gebrauch; daher wurde bei der Berechnung der latenten Steuern der Effekt der Ausgleichsteuer nicht berücksichtigt.

2.10.1 Fällige Steuer

Die fällige Steuer wird auf Grundlage des steuerbaren Gewinns für die betreffende Periode ermittelt. Der steuerbare Gewinn unterscheidet sich von dem Gewinn, der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen ist, weil er keine Ertrags- bzw. Aufwandsposten enthält, die in anderen Jahren steuerbar oder von der Steuerbemessungsgrundlage abzugsfähig sind, bzw. Posten, die nicht steuerbar bzw. von der Steuerbemessungsgrundlage abzugsfähig sind. Die fällige Steuer der Unternehmensgruppe wird mit Hilfe der gesetzlich verankerten bzw. bis zum Ablauf der Berichtsperiode veröffentlichten Steuersätze ermittelt.

2.10.2 Latente Steuer

Die latente Steuer wird auf Grundlage temporärer Unterschiede zwischen dem Buchwert von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten im Konzernabschluss und ihrer Steuerbemessungsgrundlage zur Berechnung des steuerbaren Gewinns ausgewiesen. Latente Steuerverbindlichkeiten werden allgemein bei allen steuerbaren temporären Unterschieden anerkannt.

Latente Steuerforderungen werden allgemein bei allen abzugsfähigen temporären Unterschieden in dem Umfang anerkannt, in dem es wahrscheinlich ist, dass ein steuerbarer Gewinn erzielt wird, gegen den die abzugsfähigen temporären Unterschiede genutzt werden können. Bei der Berechnung der latenten Steuer wird der Steuersatz der Einkommensteuer angewendet, der in dem Zeitraum gilt, in dem die Steuerverbindlichkeit oder der Steueranspruch realisiert wird. Ist dieser Steuersatz nicht bekannt, wird der für das nächste Rechnungsjahr geltende Steuersatz verwendet. Die Ausgleichsteuer wird bei der Berechnung der latenten Steuer nicht berücksichtigt.

Der Buchwert latenter Steuerforderungen wird jeweils zum Ablauf der Berichtsperiode beurteilt und herabgesetzt, sofern nicht mehr wahrscheinlich ist, dass der künftige steuerbare Gewinn die Steuerforderung vollständig oder teilweise ausgleicht.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden unter Zuhilfenahme des Steuersatzes bewertet, der in der Periode gilt, in welcher die Forderung realisiert oder die Verbindlichkeit fällig wird, und zwar ausgehend von den gesetzlich verankerten bzw. bis zum Ablauf der Berichtsperiode

veröffentlichten Steuersätzen (und Steuergesetzen). Bei der Bewertung latenter Steuerverbindlichkeiten und -forderungen finden die steuerlichen Auswirkungen Berücksichtigung, die sich aus der erwarteten Begleichung oder dem Ausgleich des Buchwerts am Ende der Berichtsperiode ergeben.

2.10.3 Fällige und latente Steuer der Periode

Die fällige und latente Steuer werden in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand oder Ertrag ausgewiesen, ausgenommen Fälle im Zusammenhang mit außerhalb (beim sonstigen Gesamtergebnis oder direkt beim Eigenkapital) auszuweisenden Posten, wobei auch die Steuer außerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen wird.

2.11 Grundstücke, Gebäude und Anlagen

Grundstücke, Gebäude und Anlagen werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Verluste aus Wertminderungen angesetzt, bei Gebäuden und Anlagen zusätzlich abzüglich kumulierter Abschreibungen. Grundstücke werden nicht abgeschrieben.

Unfertige Investitionen werden zu den Anschaffungskosten, abzüglich Verluste aus Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungskosten beinhalten Entgelte für spezifische Dienstleistungen und im Fall eines qualifizierten Vermögenswerts auch die Fremdkapitalkosten. Bestandteil der unfertigen Investitionen sind auch geleistete Anzahlungen zur Anschaffung von Anlagevermögen. Ersatzteile, die zum Auswechseln von Komponenten bei Transportmitteln im Rahmen höherer Reparaturstufen bestimmt sind, werden ebenfalls bei den unfertigen Investitionen erfasst. Die Abschreibung eines solchen Vermögenswerts, genauso wie die Abschreibung sonstigen Vermögens beginnt zu dem Zeitpunkt, da der Vermögenswert in den betriebsbereiten Zustand für seine vorgesehene Verwendung versetzt wurde (einschließlich der Installierung eines Ersatzteiles).

Abschreibungen werden so ausgewiesen, dass die gesamten Anschaffungskosten des Vermögenswerts (mit Ausnahme von Grundstücken im Eigentum der Unternehmensgruppe und unfertigen Investitionen) abzüglich des Restwerts über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts verteilt werden. Als Abschreibungsmethode kommt die lineare Abschreibung zur Anwendung (mit Ausnahme einiger Komponenten, bei denen die Leistungsabschreibung verwendet wird).

Bei Triebfahrzeugen erfasst die Unternehmensgruppe Komponenten, die Reparaturen des Typs R3, R2 und R1 darstellen. Diese Komponenten gehen mit einer Verlängerung der Betriebsfähigkeit der Fahrzeuge und Verbesserung der technischen Parameter, Ausstattung und Verwendbarkeit der Triebfahrzeuge einher. Bei Dieseltriebfahrzeugen werden die weiteren Reparaturtypen D3, D2 und D1 durchgeführt, die mit der Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit und Verbesserung der technischen Parameter, Ausstattung und Verwendbarkeit des Dieselmotors einhergehen. Zu den weiteren bei Triebfahrzeugen verwendeten Komponenten gehören die Komponenten Lokomotiv-Batterie und Funkstation. Bei Güter- und Personenwagen erfasst die Unternehmensgruppe als Komponenten Revisionsreparaturen, Radsatzwechsel sowie die Komponenten Wagenkasten und technische Kontrolle. Bei Triebfahrzeugen der Baureihe TRAXX kommen zudem die neuen Komponenten TR1 und TR2 in

Betracht. Diese Komponenten, für die eine zeitliche Begrenzung gilt (8 und 16 Jahre), sind durch die Instandhaltungsordnung des Herstellers vorgeschrieben.

Die Unternehmensgruppe hat für Komponenten bei Eisenbahnschienenfahrzeugen einen Abschreibungsplan aufgestellt, der auf dem Plan für Reparaturen des Typs R3, R2 und R1 bei Triebfahrzeugen sowie Revisionsreparaturen und Radsatzwechsel bei Güterwagen beruht. Bei Triebfahrzeugen und Güterwagen erfolgt die Leistungsabschreibung auf der Grundlage der im betreffenden Monat tatsächlich zurückgelegten km (d. h. ausgehend von der tatsächlichen Laufleistung). Die eigentliche Höhe der Abschreibungen in der betreffenden Berichtsperiode wird als Anzahl der in der Periode zurückgelegten km x Abschreibungsbetrag pro 1 km angesetzt. Der Abschreibungsbetrag pro 1 km ergibt sich aus dem Verhältnis der Anschaffungskosten der betreffenden Komponente zur maximalen Kilometerlaufleistung, wie sie für den betreffenden Reparaturtyp R3, R2 und R1 bei Triebfahrzeugen und Revisionsreparaturen sowie Radsätzen bei Güterwagen festgelegt ist. Nach Erreichen dieser maximalen Kilometerlaufleistung muss sowohl bei einem Triebfahrzeug als auch einem Güterwagen eine neue Hauptreparatur (R3) oder Hebereparatur (R2) bzw. eine Revisionsreparatur oder ein Radsatzwechsel durchgeführt werden. Bei den Komponenten D3, D2 und D1 wurde der Abschreibungsplan auf Grundlage der Betriebsstunden des Motors festgelegt. Bei den Komponenten Funkstation, Lokomotiv-Batterie, Wagenkasten und technische Kontrolle erfolgt die Abschreibung zeitbezogen ausgehend von der geplanten Nutzungsdauer.

Im Rahmen einer R3-Reparatur von Triebfahrzeugen sind ihr Bestandteil auch Leistungen, die bei einer R2-Reparatur durchgeführt werden, weshalb diese einer R2-Reparatur entsprechenden Leistungen aus der Hauptreparatur R3 ausgegliedert werden. Analog gilt dies für eine R1-Reparatur, die aus R2 und R3 ausgegliedert wird.

Im Fall der Modernisierung bzw. Instandsetzung von Güterwagen (zur Verlängerung der Nutzungsdauer um 20 Jahre), deren Bestandteil auch Leistungen in Verbindung mit einer Revisionskontrolle sind, werden diese Leistungen beim betreffenden Güterwagen als neue Komponente ausgegliedert und erfasst. Ähnlich verhält es sich beim Wechsel von Radsätzen, technischen Kontrollen und Wagenkästen. Diese Komponenten werden anschließend im Einklang mit der oben dargelegten Methodik abgeschrieben.

Güterwagen und Triebfahrzeuge ohne Komponenten werden auf den geschätzten Restwert abgeschrieben. Unter geschätztem Restwert ist der begründbare geschätzte Betrag (positiv) zu verstehen, den die Unternehmensgruppe zum Zeitpunkt der vorausgesetzten Aussonderung des Vermögens nach Abzug der mit seiner Aussonderung verbundenen voraussichtlichen Kosten vereinnahmen könnte. Der vorausgesetzte Restwert bei Güterwagen und Triebfahrzeugen beruht auf dem Schrottpreis, der bei der Entsorgung erzielt werden kann. Die voraussichtliche Nutzungsdauer, der Restwert und die Abschreibungsmethode werden jeweils am Ende der Berichtsperiode aktualisiert, wobei der Einfluss jeglicher Änderungen in Schätzungen prospektiv verbucht wird.

Ausgebucht werden Grundstücke, Gebäude und Anlagen entweder bei Verkauf oder dann, wenn kein wirtschaftlicher Nutzen aus ihrer weiteren Verwendung mehr zu erwarten ist. Ein Gewinn/Verlust aus

Veräußerung oder Aussonderung eines bestimmten Postens von Gebäuden, Grundstücken und Anlagen wird als Differenz zwischen Verkaufserlös und Buchwert des betreffenden Vermögensgegenstandes bestimmt und ergebniswirksam ausgewiesen.

2.12 Immaterielle Vermögensgegenstände

2.12.1 Einzeln angeschaffte immaterielle Vermögensgegenstände

Einzeln angeschaffte immaterielle Vermögensgegenstände werden zu den Anschaffungskosten nach Abzug der kumulierten Abschreibungen und Verluste aus Wertminderungen ausgewiesen. Die Abschreibung erfolgt linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer. Die voraussichtliche Nutzungsdauer und

Abschreibungsmethode werden jeweils am Ende einer jeden Berichtsperiode überprüft, der Einfluss jeglicher Änderungen in Schätzungen wird prospektiv verbucht.

Ausgebucht wird ein immaterieller Vermögensgegenstand bei Verkauf oder dann, wenn kein wirtschaftlicher Nutzen aus seiner weiteren Verwendung oder dem Verkauf mehr zu erwarten ist. Ein Gewinn/Verlust aus der Ausbuchung eines immateriellen Vermögensgegenstandes wird als Differenz zwischen Netto- Veräußerungserlös und Buchwert des betreffenden Vermögensgegenstandes bestimmt und in der Periode der erfolgten Ausbuchung ergebniswirksam erfasst.

Entwicklung, bewertbare Rechte und Software, die in Eigenleistung erstellt wurden, werden nur dann aktiviert, wenn sie für den Handel genutzt werden. Sie werden zu den Herstellungskosten oder zu Reproduktionsbeschaffungskosten, falls diese niedriger sind, bewertet und anschließend um kumulierte Abschreibungen und erfasste Wertminderungsverluste reduziert. Ausgaben im Zusammenhang mit Entwicklung, bewertbaren Rechten und Software, die in Eigenleistung für den Eigenbedarf erstellt wurden, werden in dem Jahr, in dem sie anfallen, als Aufwand erfasst.

2.13 Wertminderung des Sachanlagevermögens und immaterieller Vermögensgegenstände

Mit Ablauf einer jeden Berichtsperiode beurteilt die Unternehmensgruppe den Buchwert des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögensgegenstände, um festzustellen, ob Anzeichen für einen verminderten Wert des betreffenden Vermögensgegenstandes vorliegen. Falls derartige Anzeichen bestehen, wird der erzielbare Betrag eines solchen Vermögensgegenstandes geschätzt und daraus der Umfang eventueller Verluste aus der damit verbundenen Wertminderung bestimmt. Lässt sich der erzielbare Betrag eines einzelnen Vermögensgegenstandes nicht bestimmen, ermittelt die Unternehmensgruppe den erzielbaren Betrag für die zahlungsmittelgenerierende Einheit, welcher der Vermögensgegenstand angehört. Unternehmensweite Vermögenswerte werden einer separaten zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordnet, wenn eine vernünftige und stetige Basis für ihre Zuordnung besteht. Andernfalls erfolgt die Zuordnung unternehmensweiter Vermögenswerte zur kleinsten Gruppe zahlungsmittelgenerierender Einheiten, für die eine vernünftige und stetige Basis für ihre Zuordnung bestimmbar ist.

Noch ungenutzte immaterielle Vermögensgegenstände werden wenigstens einmal jährlich und bei jedem Anzeichen auf mögliche Wertminderung geprüft.

Der erzielbare Betrag entspricht dem beizulegenden Zeitwert eines Vermögenswerts, vermindert um die Veräußerungskosten, oder dem Nutzungswert, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Bei der Beurteilung des Nutzungswerts werden die geschätzten zukünftigen Cashflows mit Hilfe eines Diskontierungssatzes vor Steuern auf ihren Barwert abgezinst. Dieser spiegelt zum einen den Zeitwert des Geldes und zum anderen die speziellen Risiken des Bewertungsobjekts wider, welche bei den geschätzten künftigen Cashflows keine Berücksichtigung fanden.

Ist der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts (oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit) niedriger als sein Buchwert, so wird der Buchwert des Vermögenswerts (oder der zahlungsgenerierenden Einheit) auf den erzielbaren Betrag herabgesetzt. Der Verlust aus der Wertminderung wird erfolgswirksam erfasst.

Wird der Verlust aus der Wertminderung später rückgängig gemacht, erhöht sich der Buchwert des Vermögenswerts (oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit) entsprechend der angepassten Schätzung seines erzielbaren Betrags, aber so, dass der erhöhte Buchwert des Vermögenswerts nicht den Buchwert übersteigt, welcher festgelegt würde, wenn in den Vorjahren kein Verlust aus der Wertminderung des Vermögenswerts (oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit) ausgewiesen worden wäre. Die Rückgängigmachung eines Verlusts aus einer Wertminderung wird direkt erfolgswirksam erfasst.

2.14 Investitionen in Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, in der eine Gesellschaft und weitere Parteien eine wirtschaftliche Tätigkeit durchführen, die einer gemeinschaftlichen Führung unterliegt (wenn die gemeinsame Kontrolle der Vereinbarung bei Entscheidungen über die maßgeblichen Tätigkeiten des Gemeinschaftsunternehmens die einstimmige Zustimmung der gemeinschaftlich führenden Unternehmen erfordert).

Eine vertragliche Vereinbarung, welche die Gründung eines getrennten Unternehmens beinhaltet, in welchem jeder Miteigentümer einen Anteil hat, wird als Gemeinschaftsunternehmen bezeichnet.

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem die Unternehmensgruppe über wesentlichen Einfluss verfügt und bei dem es sich nicht um ein Tochterunternehmen oder um eine Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen handelt. Ein wesentlicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des betreffenden Unternehmens mitzuwirken, wobei dies abzugrenzen ist von der Beherrschung oder der gemeinschaftlichen Führung der Entscheidungsprozesse. Die Unternehmensgruppe kontrolliert in diesem Fall gewöhnlich 20–50 % der Stimmrechte.

Investitionen in Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden mit Hilfe der Äquivalenzmethode verbucht und bei der Erstausweisung der Investition zu den Anschaffungskosten bewertet. Der Restbuchwert der Investition erhöht/vermindert sich um den Anteil am Gewinn/Verlust

der Investition nach dem Erwerb des Gemeinschaftsunternehmens oder assoziierten Unternehmens. Erhaltene Dividenden von assoziierten Unternehmen verringern den Restbuchwert der Investition.

Ist der Buchwert eines Anteils an einem Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierten Unternehmen höher als der erzielbare Betrag, wird eine Wertberichtigung verbucht, die den Buchwert auf den erzielbaren Betrag korrigiert. Die Wertberichtigung wird in Höhe der Differenz zwischen dem Buchwert und dem erzielbaren Betrag des Anteils am betreffenden Unternehmen angesetzt.

Falls der Anteil der Unternehmensgruppe am Verlust von Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierten Unternehmen dem Wert des Anteils ihres Investments entspricht oder diesen übersteigt (unter Einbeziehung sämtlicher unbesicherter Forderungen), berücksichtigt die Unternehmensgruppe weitere Verluste aus der Investition nicht, sofern ihr Verbindlichkeiten entstanden sind oder sie Zahlungen im Namen des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens vorgenommen hat.

Handelt ein Subjekt der Unternehmensgruppe mit einem Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierten Unternehmen der Unternehmensgruppe, werden Gewinne und Verluste aus den Transaktionen mit dem Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierten Unternehmen im Konzernabschluss der Unternehmensgruppe bis in Höhe der nicht der Unternehmensgruppe gehörenden Anteile am Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

2.15 Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Nettoveräußerungswert angesetzt. Die Anschaffungskosten beruhen auf der Methode des gewogenen Durchschnitts. Der Nettoveräußerungswert enthält den vorausgesetzten Verkaufswert abzüglich aller geschätzten Fertigstellungskosten sowie notwendigen Veräußerungskosten. Vorräte werden hauptsächlich zur eigenen Verwendung und weniger für den Weiterverkauf gehalten. Ersatzteile zum Auswechseln von Komponenten bei Transportmitteln im Rahmen höherer Reparaturstufen sind gleichermaßen Bestandteil der unfertigen Investitionen.

2.16 Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn die Unternehmensgruppe eine gegenwärtige (vertragliche oder außervertragliche) Verpflichtung hat, die Folge eines zurückliegenden Ereignisses ist, wobei die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Unternehmensgruppe diese Verpflichtung begleichen muss und sich der Betrag zuverlässig schätzen lässt.

Der als Rückstellung ausgewiesene Betrag stellt die beste Schätzung eines Aufwands dar, der zur Begleichung einer zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Schuld erforderlich ist, wobei die mit der betreffenden Verpflichtung verbundenen Risiken und Unsicherheiten zu berücksichtigen sind. Wird die Rückstellung durch Schätzung der erforderlichen Zahlungsströme zur Begleichung der bestehenden Verpflichtung bilanziert, entspricht der Buchwert der Rückstellung dem Zeitwert dieser Zahlungsströme.

Wenn erwartet wird, dass die zur Erfüllung einer zurückgestellten Verpflichtung erforderlichen Ausgaben ganz oder teilweise von einer anderen Partei erstattet werden, wird die Erstattung als Vermögenswert ausgewiesen, sofern praktisch sicher ist, dass die Unternehmensgruppe die Erstattung erhält und die Höhe einer solchen Forderung zuverlässig bestimmt werden kann.

Eine Rückstellung ist nur für Ausgaben zu verbrauchen, für die sie ursprünglich gebildet wurde. Eine Veränderung der Rückstellungen wird in der Gewinn- oder Verlustrechnung konkreten Aufwendungen zugeordnet, der nicht verbrauchte Teil der Rückstellung wird unter Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

2.17 Kredite, Darlehen und Anleihen

Beim erstmaligen Ansatz werden Darlehen zum beizulegenden Zeitwert, abzüglich Transaktionskosten, erfasst. In den Folgeperioden erfolgt die Ausweisung von Darlehen unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu den fortgeführten Anschaffungskosten; sämtliche Differenzen zwischen dem Gegenwert (abzüglich der Transaktionskosten) und dem Ratenwert werden über die gesamte Darlehenslaufzeit nach und nach in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

2.18 Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgewiesen, sobald eine Gesellschaft der Unternehmensgruppe Gegenpartei der vertraglichen Vereinbarungen des Instruments wird.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponenten werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis erfasst. Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb oder der Ausgabe finanzieller Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zuzuordnen sind, erhöhen bzw. vermindern den Erstbuchwert, wenn der finanzielle Vermögenswert bzw. die finanzielle Verbindlichkeit nicht zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen im Periodenergebnis bewertet wird. Eine Ausnahme bilden Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb von zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung im Periodenergebnis bewerteten finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten zuzuordnen sind, deren sofortige Ausweisung als Gewinn/Verlust erfolgt.

Finanzielle Vermögenswerte werden in drei Kategorien klassifiziert: zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte oder zum beizulegenden Zeitwert bewertete und im sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene finanzielle Vermögenswerte. Die Klassifizierung ist von der Behandlung der finanziellen Vermögenswerte durch die Unternehmensgruppe sowie vom Charakter der vertraglichen Zahlungsströme des konkreten finanziellen Vermögenswerts abhängig.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten oder als zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten klassifiziert.

2.18.1 Effektivzinsmethode

Die Effektivzinsmethode ist eine Methode zur Berechnung der fortgeführten Anschaffungskosten eines Schuldinstruments und der Allokation von Zinserträgen/Zinsaufwendungen auf die jeweilige Periode. Der Effektivzinssatz ist derjenige Kalkulationszinssatz, mit dem die geschätzten künftigen Ein- und Auszahlungen (einschließlich aller bezahlten oder erhaltenen Gebühren, die einen festen Bestandteil des Effektivzinssatzes bilden, Transaktionskosten und weiterer Agio- und Disagiobeträge) über die erwartete Laufzeit des Schuldinstruments auf ihren Nettobuchwert zum Zeitpunkt der erstmaligen Ausweisung abgezinst werden.

Erträge und Aufwendungen aus Schuldinstrumenten werden auf Grundlage der Effektivzinsmethode ausgewiesen, mit Ausnahme finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert sind.

2.18.2 Zum beizulegenden Zeitwert bewertete, im sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene finanzielle Vermögenswerte

In den zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Gesamtergebnis bewerteten finanziellen Vermögenswerten sind Kapitalanlagen enthalten, die beim erstmaligen Ansatz als Anlagen in Eigenkapitalinstrumente zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Gesamtergebnis bewertet wurden.

Diese Anlagen in Eigenkapitalinstrumente werden bei dem erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich der Transaktionskosten bewertet. Nachfolgend werden sie zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei Gewinne und Verluste aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Gesamtergebnis erfasst und in der Neubewertungsrücklage für Kapitalanlagen kumuliert werden. Die kumulierten Gewinne oder Verluste werden bei der Ausbuchung von Kapitalbeteiligungen nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert, sondern in die Gewinnvorträge übertragen.

Dividendeneinnahmen aus Kapitalanlagen werden ergebniswirksam erfasst, wenn die Unternehmensgruppe das Recht auf Erhalt der Dividenden erwirbt.

2.18.3 Zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte (einschließlich Bankguthaben) sind finanzielle Vermögenswerte, die im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Ziel in der Vereinnahmung vertraglicher Zahlungsströme besteht, bei denen es sich ausschließlich um Tilgungszahlungen und Zinsen auf den ausstehenden Nominalbetrag handelt. Aus diesem Grund bewertet die Unternehmensgruppe diese Vermögenswerte zu den fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode nach Abzug von Verlusten aus einer Wertminderung. Diese Vermögenswerte entstehen dann, wenn die Unternehmensgruppe dem Schuldner finanzielle Mittel, Ware oder Dienstleistungen direkt zur Verfügung stellt, ohne zu beabsichtigen, mit der Forderung zu handeln.

Die Ertragszinsen werden mit Hilfe der Effektivzinsmethode ausgewiesen, mit Ausnahme kurzfristiger Forderungen, bei denen die Zinsausweisung unbedeutend wäre.

2.18.4 Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte, mit Ausnahme von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten, werden in Hinblick auf den erwarteten Kreditverlust stets zum Zeitpunkt ihrer Erfassung in den Büchern bewertet und bei der Folgebewertung wird der Betrag der erwarteten Kreditverluste stets zum Bilanzstichtag aktualisiert.

Wertminderungsmodell (3 Stage Impairment Model): Ein finanzieller Vermögenswert wird bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 1 zugeordnet, für die eine Wertberichtigung in der Höhe des erwarteten 12-Monats-Kreditverlustes gebildet wird. Liegt seit der erstmaligen Erfassung eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos vor, so erfolgt die Einordnung des finanziellen Vermögenswerts in Stufe 2, für die eine Wertberichtigung in Höhe der über die gesamte Laufzeit erwarteten Verluste gebildet wird. Bei vorhandenem Ausfallrisiko der Gegenseite („Default“) wird ein solcher Vermögenswert in Stufe 3 eingeordnet. Dabei werden Zinserträge aus dem finanziellen Vermögenswert aus dem Restbuchwert des Vermögenswerts unter Berücksichtigung der Wertminderung und unter Anwendung des ursprünglichen Effektivzinses ausgewiesen.

Zur Ermittlung der erwarteten Kreditverluste nutzt die Unternehmensgruppe das vereinfachte Modell nach IFRS 9, bei dem der gesamte erwartete Verlust über die Restlaufzeit aller Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Leasingforderungen erfasst wird.

Das vereinfachte Modell kommt für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zur Anwendung, die keine signifikante Finanzierungskomponente enthalten. Entsprechend der aufgestellten Wertberichtigungsmatrix, welche die historische Ausfallquote und eine Anpassung um die künftigen Erwartungen einschließt, kalkuliert die Unternehmensgruppe die Wertberichtigungen auf Portfolioebene.

Bei individuell beurteilten Forderungen berücksichtigt die Unternehmensgruppe die nachstehenden Faktoren mit Einfluss auf die Fähigkeit des Schuldners zur Erfüllung seiner Verpflichtungen:

- Zukunftsprognose,
- Kundenkenntnis,
- Zahlungsmoral.

Wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos

Bei der Beurteilung, ob sich das Kreditrisiko eines finanziellen Vermögenswertes seit dem erstmaligen Ansatz wesentlich erhöht hat, und bei der Abschätzung des erwarteten Kreditverlustes berücksichtigt die Unternehmensgruppe angemessene und belegbare Informationen, die relevant und ohne unangemessene Kosten oder Aufwand verfügbar sind. Dazu gehören sowohl quantitative als auch qualitative Informationen und Analysen, die auf den historischen Erfahrungen der Unternehmensgruppe und einer fundierten Einschätzung des Kreditrisikos basieren, einschließlich zukunftsgerichteter Informationen.

Die Unternehmensgruppe geht davon aus, dass sich das Kreditrisiko eines finanziellen Vermögenswertes wesentlich erhöht hat, wenn dieser mehr als 180 Tage überfällig ist, sofern der

Unternehmensgruppe keine angemessenen und belegbaren Informationen vorliegen, die das Gegenteil beweisen.

Ungeachtet der obigen Ausführungen geht die Unternehmensgruppe davon aus, dass sich das mit dem Finanzinstrument verbundene Kreditrisiko seit dem Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes nicht wesentlich erhöht hat, falls das Finanzinstrument zum Bilanzstichtag als mit einem geringen Kreditrisiko behaftet eingestuft wird. Ein Finanzinstrument weist ein geringes Kreditrisiko auf, falls:

- das Finanzinstrument weist ein geringes Ausfallrisiko auf,
- der Schuldner ist kurzfristig in der Lage, seine vertraglichen Verpflichtungen im Bereich der Zahlungsströme zu erfüllen; und
- negative Veränderungen der wirtschaftlichen und geschäftlichen Bedingungen können, müssen jedoch nicht, die Fähigkeit des Schuldners längerfristig einschränken, seine vertraglichen Verpflichtungen im Bereich der Zahlungsströme zu erfüllen.

Die Unternehmensgruppe geht davon aus, dass ein finanzieller Vermögenswert ein geringes Kreditrisiko aufweist, wenn das externe Kreditrating des Vermögenswerts dem „Investitionsgrad“ gemäß einer international anerkannten Definition entspricht oder, falls kein externes Rating verfügbar ist, der Vermögenswert intern als „ohne Ausfall“ eingestuft wird. Ohne Ausfall bedeutet, dass die Gegenpartei über eine solide Finanzlage verfügt und keine ausstehenden Beträge aus früheren Geschäftsjahren bestehen.

Definition des Ausfalls

Ausgehend von historischen Erfahrungen legt die Unternehmensgruppe der Ermittlung des Ausfallsrisikos (Default) folgende Kriterien zugrunde:

- wenn Informationen aus externen Quellen darauf hindeuten, dass der Schuldner voraussichtlich nicht im vollen Umfang an seine Gläubiger leisten wird (Konkurseröffnung, Eröffnung eines Insolvenzverfahrens),
- wenn der finanzielle Vermögenswert länger als 180 Tage überfällig ist, unter der Voraussetzung, dass der Unternehmensgruppe keine hinlänglichen Informationen vorliegen, die den Schluss zulassen, dass der Zahlungsverzug kein geeignetes Kriterium zur Feststellung eines Zahlungsausfalls ist.

Abschreibungspolitik

Die Unternehmensgruppe schreibt einen finanziellen Vermögenswert ab, wenn Informationen darüber vorliegen, dass sich der Schuldner in erheblichen finanziellen Schwierigkeiten befindet und der Wert des Vermögenswerts nach angemessenem Ermessen nicht realisiert werden kann, z. B. wenn der Schuldner in Liquidation getreten ist oder Konkurs angemeldet hat, oder im Falle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, wenn diese mehr als zwei Jahre überfällig sind, je nachdem, was früher eintritt. Abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte können im Einklang mit den Beitreibungsverfahren der Unternehmensgruppe wiedererlangt werden. Alle eingezogenen Beträge werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

2.18.5 Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswerts

Die Unternehmensgruppe nimmt die Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswerts nur dann vor, wenn die vertraglichen Rechte auf Zahlungsströme aus dem Vermögenswert ausgelaufen sind oder dieser finanzielle Vermögenswert und dementsprechend auch alle Chancen und Risiken am Eigentum auf ein anderes Subjekt übertragen wurden.

Wenn die Unternehmensgruppe im Wesentlichen alle Chancen und Risiken am Eigentum eines Vermögenswerts weder übertragen noch behalten hat und die Verfügungsmacht über den Vermögenswert zurückbehält, erfasst sie den zurückbehaltenen Anteil sowie die damit verbundene Verbindlichkeit aus Beträgen, die möglicherweise noch bezahlt werden müssen. Wenn die Unternehmensgruppe im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken behält, erfolgt keine Ausbuchung und außerdem die Bilanzierung als besicherte Finanzierung.

Bei der vollständigen Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswerts wird die Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und der Summe der erhaltenen und beanspruchten Gegenleistung und aller

kumulierten Gewinne oder Verluste, die im Rahmen des sonstigen Gesamtergebnisses direkt im Eigenkapital ausgewiesen wurden, ergebniswirksam erfasst.

2.18.6 Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten eingestuft, wenn sie zu Handelszwecken gehalten werden oder als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Sicherungsgeschäfte eingestuft sind.

In dieser Kategorie weist die Unternehmensgruppe Finanzderivate im Rahmen sonstiger finanzieller Verbindlichkeiten aus.

2.18.7 Sonstige zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Bei finanziellen Verbindlichkeiten, die nicht zum Handel gehalten werden oder als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten klassifiziert sind, erfolgt die anschließende Bewertung zu den fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode.

2.18.8 Ausbuchung finanzieller Verbindlichkeiten

Die Unternehmensgruppe bucht finanzielle Verbindlichkeiten nur dann aus, wenn die Verpflichtungen der Unternehmensgruppe erfüllt oder aufgehoben sind oder auslaufen. Die Differenz zwischen dem Buchwert der ausgebuchten finanziellen Verbindlichkeit und dem entweder bezahlten oder fälligen Betrag wird ergebniswirksam erfasst.

2.18.9 Finanzderivate

Die Unternehmensgruppe schließt Finanzderivate mit dem Ziel ab, das Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiko zu steuern.

Derivate werden mit Abschluss des entsprechenden Vertrages mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt und anschließend zum Ende der Berichtsperiode stets zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet. Gewinne oder Verluste werden direkt ergebniswirksam erfasst, sofern das Derivat nicht zu Sicherungszwecken gehalten wird – in diesem Fall richtet sich die Erfassung der Änderungen nach der Art der Absicherung.

Derivate, die keinen Sicherungszusammenhang aufweisen, klassifiziert die Unternehmensgruppe unter der Kategorie „ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete".

2.18.10 Hedge Accounting

Die Unternehmensgruppe klassifiziert Sicherungsbeziehungen entweder als Absicherung des beizulegenden Zeitwerts oder Absicherung der Zahlungsströme. Das Hedge Accounting wird im Einklang mit den Anforderungen von IFRS 9 geführt.

Bei Entstehung einer Sicherungsbeziehung dokumentiert die Unternehmensgruppe das Verhältnis zwischen dem Sicherungsinstrument und Grundgeschäft, die Ziele und Strategien des Risikomanagements. Mit Entstehung der Sicherungsbeziehung dokumentiert und überwacht die Unternehmensgruppe laufend, ob das Sicherungsinstrument als hochwirksam eingestuft werden kann, um dem abgesicherten Risiko zuzurechnende Wertänderungen oder Zahlungsstromschwankungen des Grundgeschäfts zu kompensieren. Die Unternehmensgruppe überwacht das Absicherungsverhältnis, Quellen von Ineffektivität und den Einfluss des Kreditrisikos. Das Hedge Accounting entspricht der Risikomanagementstrategie der Unternehmensgruppe.

Erfüllt eine Sicherungsbeziehung nicht mehr die mit dem Absicherungsverhältnis verbundene Anforderung an die Wirksamkeit der Absicherung, bleiben die Risikomanagementziele für die Sicherungsbeziehung jedoch unverändert, passt die Unternehmensgruppe das Absicherungsverhältnis dieser Sicherungsbeziehung an (d. h. sie gleicht die Absicherung neu ab), um die erforderlichen Kriterien erneut zu erfüllen.

2.18.11 Cashflow Hedge

Der effektive Teil von Wertänderungen derivativer Finanzinstrumente, die als solche klassifiziert sind und die Kriterien für eine Cashflow-Absicherung erfüllen, wird im sonstigen Gesamtergebnis dargestellt und geht in die Cashflow-Hedge-Rücklage ein. Die Unternehmensgruppe trennt nach IFRS 9 den Sicherungsaufwand bei Erfüllung der Voraussetzungen für die Ausweisung dieses Aufwands beim sonstigen Gesamtergebnis ab. Der nicht effektive Teil der Wertänderungen wird direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zunächst beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene und im Eigenkapital angesammelte Beträge werden in der Periode erfolgswirksam berücksichtigt, in welcher das abgesicherte Grundgeschäft unter Gewinn oder Verlust ausgewiesen wird, wobei die Ausweisung auf derselben Zeile der Gewinn- und Verlustrechnung wie das verbuchte Grundgeschäft erfolgt. Mündet aber die Absicherung des erwarteten Geschäfts anschließend in die Erfassung eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit, werden vordem beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene und im Eigenkapital aufgelaufene Gewinne/Verluste aus dem Eigenkapital ausgegliedert und als Anpassung

der Anschaffungskosten des nichtfinanziellen Vermögenswerts oder der nichtfinanziellen Verbindlichkeit erfasst.

Die Unternehmensgruppe beendet das Hedge Accounting prospektiv nur dann, wenn die Sicherungsbeziehung (auch teilweise) nicht mehr den Qualifikationskriterien genügt (unter Berücksichtigung der Rekalibrierung der Sicherungsbeziehung). Dies schließt auch Fälle ein, in denen das Sicherungsinstrument ausläuft, veräußert, beendet oder ausgeübt wird. Ein im sonstigen Gesamtergebnis erfasster und in der Cashflow-Hedge-Rücklage angesammelter Gewinn/Verlust verbleibt im Eigenkapital und wird in den Gewinn oder Verlust umgegliedert, wenn die erwartete Transaktion eintritt. Wird die Transaktion nicht mehr erwartet, folgt sofort die Umgliederung der in der Cashflow-Hedge-Rücklage angesammelten Gewinne oder Verluste in den Gewinn oder Verlust.

2.18.12 Finanzderivate zum Handel

Alle durch die Unternehmensgruppe abgeschlossenen Derivatgeschäfte werden nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zum Zweck der Absicherung vereinbart, wobei einige aber aus formalen Gründen nicht als Sicherungsgeschäfte klassifiziert sind.

Derivate, die nicht den Bedingungen für Sicherungsderivate genügen, klassifiziert die Unternehmensgruppe als Derivate zum Handel.

Eine Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten zum Handel wird als Aufwand oder Ertrag aus Derivatgeschäften erfasst.

3 ANWENDUNG NEUER ODER ÜBERARBEITETER INTERNATIONALER RECHNUNGSLEGUNGSSTANDARDS

3.1 Standards und Interpretationen mit Wirksamkeit für die Periode bis 31. Dezember 2025

In der am 31. Dezember 2025 abgelaufenen Berichtsperiode wurden die nachstehenden, für die Aktivitäten der Unternehmensgruppe relevanten Standards, Novellierungen und Interpretationen wirksam:

Änderungen, neue und novellierte Standards und Interpretationen	**Wirksam für die Periode beginnend am oder nach**
IAS 21 – Änderungen des Standards IAS 21 – Mangel an Umtauschbarkeit	1. Januar 2025

Die Verabschiedung der vorstehenden Novellierung im Verlauf der Periode hatte keinen wesentlichen Einfluss auf die Offenlegung oder auf die in diesem Abschluss ausgewiesenen Beträge.

3.2 Standards und Interpretationen, die vor Wirksamwerden angewendet wurden

Die Unternehmensgruppe hat keinen Standard oder Interpretation vor ihrem Wirksamwerden zur Anwendung gebracht.

3.3 Standards und Interpretationen, die herausgegeben, aber bis dato nicht angewendet wurden

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses waren die nachstehenden, angesichts der Tätigkeiten der Unternehmensgruppe relevanten Standards und Interpretationen herausgegeben, die bis dato nicht wirksam waren und von der Unternehmensgruppe nicht vor ihrem Wirksamwerden zur Anwendung gebracht wurden.

Änderungen, neue und novellierte Standards und Interpretationen	**Wirksam für die Periode beginnend am oder nach**
IFRS 10, IAS 28 – Änderungen an IFRS 10 und IAS 28 – Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	Datum wird festgelegt*
IFRS 18 – Darstellung und Angaben im Abschluss	1. Januar 2027*
IFRS 19 – Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Offenlegung	1. Januar 2027*
IFRS 9, IFRS 7 – Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 – Anpassungen der Klassifikation und Bewertung von Finanzinstrumenten	1. Januar 2026*
Jährliche Verbesserungen an den IFRS – Band 11	1. Januar 2026*
IAS 21 – Änderungen an IAS 21 Umrechnung in eine hochinflationäre Darstellungswährung	1. Januar 2027*

*) Standards, Änderungen und Interpretationen, die noch nicht zur Verwendung in der EU übernommen wurden

Die Anwendung des Standards IFRS 18 wird die Darstellung der Ergebnisse in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Offenlegung von Informationen im Einzelabschluss verändern. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die Übernahme der oben angeführten Änderungen der bisherigen Standards in den nachfolgenden Perioden keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben wird.

4 WESENTLICHE ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN UND SCHÄTZUNGSUNSICHERHEITEN

Bei Anwendung der unter Kapitel 2 zusammengefassten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der Unternehmensgruppe muss die Geschäftsführung Ermessensentscheidungen treffen sowie Schätzungen und Annahmen zur Höhe der bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ausarbeiten, die nicht sofort aus anderen Quellen ersichtlich ist. Die Schätzungen und entsprechenden Annahmen basieren auf Erfahrungen der Vorjahre und anderen Faktoren, die im gegebenen Fall als relevant anzusehen sind. Die tatsächlichen Ergebnisse können von diesen Schätzungen abweichen.

Schätzungen und entsprechende Annahmen werden regelmäßig überprüft. Korrekturen von Schätzungen werden in der Periode, in welcher die betreffende Schätzung angepasst wurde (sofern sich die Anpassung nur auf die betreffende Periode auswirkt), oder in der Periode der Anpassung und in

künftigen Perioden (sofern die Anpassung Einfluss auf die laufende Periode und künftige Perioden hat) ausgewiesen.

Im Weiteren sind wichtige Ermessensentscheidungen, die Zukunft betreffende Grundannahmen und weitere wesentliche Quellen von Schätzungsunsicherheiten zum Ende der Berichtsperiode angegeben, bei denen ein bedeutendes Risiko besteht, dass sie im Folgejahr erhebliche Anpassungen der bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bewirken.

4.1 Rückstellungen für Prozesskosten

Die Unternehmensgruppe führt mehrere gerichtliche und außergerichtliche Handelsstreitigkeiten. Falls die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung erfüllt sind, bildet die Unternehmensgruppe für diese Streitigkeiten Rückstellungen auf der Grundlage bestverfügbarer Informationen und Schätzungen. Das tatsächliche Ergebnis der Streitigkeiten kann aber von diesen Schätzungen abweichen. Informationen zu Gerichtsprozessen sind in Kapitel 16 angeführt.

4.2 Wertminderung von Vermögenswerten

Die Unternehmensgruppe beurteilt den erzielbaren Betrag aller Vermögenswerte dahingehend, ob Indikatoren ihrer Wertminderung vorliegen (mit Ausnahme unfertiger immaterieller Vermögensgegenstände, deren erzielbarer Betrag jährlich ermittelt wird). Diese Beurteilung beruht auf erwarteten Annahmen und kann sich in der Zukunft entsprechend der Entwicklung der aktuellen Lage und Verfügbarkeit von Informationen ändern. Eine Wertminderung in der Kategorie Grundstücke, Gebäude und Anlagen ist in Kapitel 5 offengelegt.

4.3 Leasing – Diskontierungszinssatz und Laufzeit

Die Unternehmensgruppe bewertet eine Leasingverbindlichkeit erstmalig zum Barwert der künftigen Leasingzahlungen, der unter Anwendung des impliziten Zinssatzes zu diskontieren ist. Da der Unternehmensgruppe bei einer Reihe von Mietverträgen keine Informationen vorliegen, wie sich dieser Zinssatz zuverlässig bestimmen lässt, greift sie zur Diskontierung auf ihren Grenzfremdkapitalzinssatz zurück. Dabei wurden die bestehende Sicherheit und auch die Laufzeit der Leasingverträge berücksichtigt.

Die Unternehmensgruppe schätzt außerdem die Laufzeit unbefristeter Verträge. Bei dieser Schätzung wurden Fristen und Umstände der Kündbarkeit einzelner Verträge berücksichtigt. Die Unternehmensgruppe setzt die voraussichtliche Mietdauer ausgehend von dieser Schätzung in Bezug auf unbefristete Verträge mit 5 Jahren bei Mietverträgen für Gewerberäume und 3 Jahren bei der Miete von Eisenbahnschienenfahrzeugen an, und zwar aus folgenden Gründen:

- die Unternehmensgruppe arbeitet mit einem Mittelfristplan für den Zeitraum von 5 Jahren,
- angesichts historischer Erfahrungen besteht bei diesen Mietverhältnissen hinreichende Sicherheit, dass sie seitens der Unternehmensgruppe nicht beendet werden.

Jeder bedeutende Vertrag wird darüber hinaus individuell beurteilt, was einzelne Vertragsbestimmungen, die wirtschaftliche Situation auf dem Markt des betreffenden Vermögenswerts

sowie Erfahrungen mit diesem Vermieter aus der Vergangenheit anbelangt. Anschließend wird die Laufzeit nach den genannten Parametern angepasst. Verlängert wurde 2025 auf diese Weise die Mietdauer bei Mietverträgen für Gebäude und Transportmittel im Gesamtwert von 303 Mio. CZK (2024: 386 Mio. CZK). Der Buchwert der Leasingverbindlichkeiten aus unbefristeten Verträgen beläuft sich zum 31.12.2025 auf 319 Mio. CZK (zum 31.12.2024: 637 Mio. CZK).

5 GRUNDSTÜCKE, GEBÄUDE UND ANLAGEN

(in Mio. CZK)

Anschaffungskosten	01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Umbu-chungen	Kursdif-ferenzen	31.12.2024	Zugänge	Abgänge	Umbu-chungen	Kursdif-ferenzen	31.12.2025
Grundstücke	179	17	0	0	1	197	0	0	0	0	197
Bauten	1 975	63	0	186	0	2 224	43	-1	15	0	2 281
Selbständige bewegliche Sachen	48 946	3 546	-775	145	47	51 909	1 359	-2 271	40	-53	50 984
- Maschinen, Anlagen und Inventar	*508*	*37*	*-3*	*7*	*0*	*549*	*5*	*-16*	*13*	*0*	*551*
*- Transportmittel**	*44 667*	*3 509*	*-772*	*1 586*	*47*	*49 037*	*1 349*	*-2 254*	*-189*	*-53*	*47 890*
- Vermietete Transportmittel	*3 764*	*0*	*0*	*-1 448*	*0*	*2 316*	*0*	*0*	*216*	*0*	*2 532*
- Sonstige	*7*	*0*	*0*	*0*	*0*	*7*	*5*	*-1*	*0*	*0*	*11*
Anlagen im Bau	804	351	-3	-514	1	639	190	-27	-195	-1	606
Anzahlungen	603	687	-361	1	3	933	672	-290	0	-9	1 306
Gesamt	**52 507**	**4 664**	**-1 139**	**-182**	**52**	**55 902**	**2 264**	**-2 589**	**-140**	**-63**	**55 374**

(in Mio. CZK)

Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen	01.01.24	Zugänge	Ausson-derung	Ab-gänge	Umbu-chungen	Wertmin-derung	Kursdif-ferenzen	31.12.24	Zugänge	Ausson-derung	Abgänge	Umbu-chungen	Wertmin-derung	Kursdif-ferenzen	31.12.25
Bauten	1 109	44	0	0	0	0	0	1 153	49	0	-1	0	0	0	1 201
Selbständige bewegliche Sachen	24 988	1 519	29	-775	-182	1 049	18	26 646	1 765	69	-2 271	-140	2 712	-19	28 762
- Maschinen, Anlagen und Inventar	*341*	*24*	*0*	*-3*	*5*	*0*	*0*	*367*	*26*	*1*	*-16*	*13*	*0*	*0*	*391*
*- Transportmittel**	*22 648*	*1 435*	*29*	*-772*	*634*	*1 049*	*18*	*25 041*	*1 665*	*68*	*-2 254*	*-291*	*2 712*	*-19*	*26 922*
- Vermietete Transportmittel	*1 993*	*60*	*0*	*0*	*-821*	*0*	*0*	*1 232*	*73*	*0*	*0*	*138*	*0*	*0*	*1 443*
- Sonstige	*6*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*6*	*1*	*0*	*-1*	*0*	*0*	*0*	*6*
Anlagen im Bau	32	3	0	-3	0	-1	0	31	2	0	-2	0	-26	0	5
Gesamt	**26 129**	**1 566**	**29**	**-778**	**-182**	**1 048**	**18**	**27 830**	**1 816**	**69**	**-2 274**	**-140**	**2 686**	**-19**	**29 968**

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	31.12.2025	31.12.2024	01.01.2024
Grundstücke	197	197	179
Bauten	1 080	1 071	866
Selbständige bewegliche Sachen	22 222	25 263	23 958
- Maschinen, Anlagen und Inventar	*160*	*182*	*167*
- Transportmittel*	*20 968*	*23 996*	*22 019*
- Vermietete Transportmittel	*1 089*	*1 084*	*1 771*
- Sonstige	*5*	*1*	*1*
Anlagen im Bau	601	608	772
Anzahlungen	1 306	933	603
Gesamt	**25 406**	**28 072**	**26 378**

* Im Rahmen gesicherter Darlehen angeschaffte Transportmittel sind in den Abschlüssen unter „Transportmittel“ ausgewiesen. Ihr Restbuchwert zum 31.12.2025 beträgt 4 679 Mio. CZK, zum 31.12.2024 sind es 3 890 Mio. CZK. Der Wert dieser gesicherten Darlehen ist Bestandteil des Kapitels 15 Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten. Gesicherte Darlehen der Unternehmensgruppe sind durch ein Eigentumsrecht des Vermieters an den vermieteten Vermögenswerten besichert.

Die Immobilien bestehen insbesondere aus Bauten und Grundstücken. Nicht Bestandteil der Grundstücke und Bauten ist Vermögen in Gestalt von Schienenverkehrswegen im Eigentum der Eisenbahnverwaltung Správa železnic, s.o.

Bei Transportmitteln handelt es sich vor allem um Schienenfahrzeuge (Triebfahrzeuge, Güterwagen) für den Eisenbahngüterverkehr.

Im Laufe der laufenden Periode hat die Gruppe eine Wertminderung des Vermögens identifiziert, die auf den Rückgang des transportierten Gütervolumens per Schiene zurückzuführen ist. Dies führte zu einem Anstieg überflüssiger Kapazitäten, insbesondere bei Güterwagen. Diese Überkapazitäten sind nicht mehr in der Lage, Erträge zu generieren, die dem Buchwert dieser Wagen entsprechen, weshalb eine Wertminderung eines Teils dieses Vermögens erforderlich war.

Die Höhe der Wertminderung im Jahr 2024 wurde als Differenz zwischen dem Restbuchwert und dem geschätzten erzielbaren Betrag berechnet. Der erzielbare Betrag der Schienenfahrzeuge wurde als beizulegender Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten bestimmt.

Die Analyse der Wertminderung des Fuhrparks im Jahr 2024 umfasste sowohl Triebfahrzeuge als auch Güterwagen. Die Marktwertermittlung der Güterwagen basiert auf einem Gutachten, wobei für jede Baureihe ein repräsentativer Güterwagen bewertet wird. Der Marktwert wird als Reproduktionskosten ermittelt und anschließend um Schlüsselfaktoren der einzelnen Wagen angepasst. Zu diesen Schlüsselfaktoren gehören: Alter, verbleibende technische Nutzungsdauer (technische Kontrollen, Revisionen), Datum der letzten technischen Aufwertung, Betriebsfähigkeit oder Verschrottungsstatus, verbleibende Lebensdauer usw. Falls ein Wagen zur Verschrottung bestimmt ist, wird der Marktwert als Nettoerlös aus der Verschrottung geschätzt. Der erzielbare Betrag des Fuhrparks ergibt sich als Kombination der oben genannten Methoden. Die Analyse der Triebfahrzeuge basiert auf den aktuellen Marktpreisen für neu erworbene Triebfahrzeuge. Die Bewertung des verbleibenden Triebfahrzeugbestands wird von den Preisen dieser neuen Triebfahrzeuge abgeleitet und unter Berücksichtigung technischer Parameter angepasst. Zu den entscheidenden Faktoren für die Bewertung gehören: Interoperabilität, Verfügbarkeit, Energieverbrauch, verbleibende Lebensdauer, Datum der letzten größeren Instandsetzung usw. Ähnlich wie bei den Güterwagen wird der Wert eines zur

Verschrottung oder zum Verkauf bestimmten Triebfahrzeugs aus dem erwarteten Nettoertrag nach Abzug der Verkaufs- oder Entsorgungskosten abgeleitet.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses prüfte das Management der Gruppe, ob Anzeichen für eine Wertminderung der nichtfinanziellen Vermögenswerte vorliegen. Als zahlungsmittelgenerierende Einheit (Cash-Generating Unit, CGU) definierte die Gruppe den Geschäftsbereich Güterverkehr, dem sie die Transportmittel, insbesondere Schienenfahrzeuge (Güterwagen und Triebfahrzeuge, Reisezugwagen, sonstige Schienenfahrzeuge einschließlich angemieteter und als Nutzungsrechte bilanzierten Fahrzeuge), sonstige selbständige bewegliche Sachen, die für die Durchführung des Schienengüterverkehrs verwendet werden, sowie einen zugeordneten Teil der unternehmensweiten Vermögenswerte zuordnet. Diese Gruppe von Vermögenswerten wird als eine einzige zahlungsmittelgenerierende Einheit auf eine potenzielle Wertminderung getestet, da sie die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten darstellt, die Zahlungsmittelzuflüsse erzeugt, die weitgehend unabhängig von den Zahlungsmittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Vermögensgruppen sind. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wurde auf Ebene des Nutzungswerts (Value in Use) ermittelt. Der Nutzungswert wurde auf Grundlage des Barwerts der zukünftigen Zahlungsströme bestimmt, die der zahlungsmittelgenerierenden Einheit über einen Zeitraum der kommenden fünf Jahre zuzurechnen sind. Der Fünfjahreszeitraum reflektiert die Annahmen über die kurz- bis mittelfristige Marktentwicklung und wird vom Management verwendet, da er eine bessere Abbildung des geplanten Investitionsprogramms als ein kürzerer Zeitraum ermöglicht. Das Management der Gruppe ist der Auffassung, dass es aufgrund der Charakteristika des Schienengüterverkehrs in der Lage ist, die zukünftigen Zahlungsströme über den gesamten Fünfjahreszeitraum mit ausreichender Zuverlässigkeit zu prognostizieren. Zahlungsströme für Zeiträume über fünf Jahre hinaus wurden unter Verwendung einer konstanten Wachstumsrate extrapoliert. Diese Wachstumsrate steht im Einklang mit der langfristigen durchschnittlichen Wachstumsrate der Branche, in der die Gruppe tätig ist (Güterverkehr). Die Ermittlung der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme basiert auf Schätzungen der Erlöse, der direkten und indirekten betrieblichen Aufwendungen sowie der Auszahlungen für die Erneuerung des langfristigen Sachanlagevermögens für den Zeitraum 2026–2030. Die Umsatzplanung erfolgt auf Grundlage der erwarteten Transportvolumina in den einzelnen Warengruppen und Produkten. Im Bereich der Zusatzleistungen wird ein Rückgang unterstellt, der sowohl mit der Entwicklung der Transportleistungen, an welche bestimmte Tätigkeiten gekoppelt sind, als auch mit dem Abbau von Überkapazitäten (Vermietung nicht benötigter Kapazitäten, externe Leistungen der operativen Regionen und Werkstätten) zusammenhängt. Die betrieblichen Aufwendungen werden auf Basis der aktuellen Kostenstruktur des Segments Güterverkehr geschätzt und um die erwarteten positiven Effekte aus dem Abbau von Überkapazitäten sowie um die Auswirkungen von Einsparmaßnahmen im Bereich der Betriebs- und Personalaufwendungen angepasst. Die Investitionsausgaben basieren auf einer erheblichen Reduktion; nach Erfüllung bereits vertraglich vereinbarter Projekte werden sich diese insbesondere auf die komponentenbezogene Instandhaltung perspektivischer Baureihen von Güterwagen und Lokomotiven sowie auf interne Instandhaltungsaktivitäten konzentrieren.

Grundsätzlich berücksichtigen die Projektionen der genannten Komponenten der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme die erwartete wirtschaftliche Entwicklung, den Wettbewerb und weitere Marktfaktoren, regulatorische Rahmenbedingungen sowie die Strategie der Gruppe. Der verwendete Diskontierungssatz spiegelt das vom Management der Gruppe beurteilte Risiko der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wider. Grundlage für die Ermittlung des Diskontierungssatzes sind die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), berechnet auf Basis des Capital Asset Pricing Model (CAPM). Für die Ermittlung des erzielbaren Betrags wurden die in erwarteten nominalen Werten ausgedrückten Zahlungsströme mit einem Diskontierungssatz von 7,75 % abgezinst. Die angenommene Wachstumsrate wurde aus der erwarteten zukünftigen Marktentwicklung sowie aus der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts, des Lohnniveaus, der Zinssätze und des gesamtwirtschaftlichen Wachstums des Landes abgeleitet. Für die Ermittlung des erzielbaren Betrags wurde eine Wachstumsrate von 3 % angewandt. Im Laufe des Jahres wurde eine Wertminderung auf materielle und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 3 351 Mio. CZK erfasst (2024: 992 Mio. CZK). Im Jahr 2025 wurde eine Wertminderungsaufholung in Höhe von 650 Mio. CZK vorgenommen (2024: 323 Mio. CZK). Die zum 31.12.2025 durchgeführte Analyse bestätigte, dass der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ihrem Buchwert entspricht.

In der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung ist diese Wertminderung der Sachanlagen in Höhe von 2 686 Mio. CZK in Tabelle 28 „Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen“ unter dem Posten „Verluste/Gewinne aus der Wertminderung von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen“ ausgewiesen. Die Methodik zur Wertminderung des Vermögens ist in Kapitel 2.13 beschrieben.

Sensitivitätsanalyse der Wertminderungstests

Im Rahmen der Ermittlung des erzielbaren Betrags des langfristigen Vermögens der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, um die Auswirkungen von Änderungen ausgewählter wesentlicher Parameter des verwendeten Modells auf das Testergebnis zu beurteilen. Dabei wurden insbesondere Veränderungen der erwarteten zukünftigen operativen Zahlungsströme, der erwarteten Investitionsausgaben für die Erneuerung/den Ersatz von Vermögenswerten, des Diskontierungssatzes zur Berechnung des Barwerts der zukünftigen Zahlungsströme sowie der Wachstumsrate analysiert.

(in Mio. CZK)

Zum 31.12.2025		**Operative Zahlungsströme für die Perpetuität**	**Erwartete Investitionsausgaben für die Perpetuität**		**Diskontfaktor**		**Wachstumsrate**	
Endwert des Parameters		**1 622**	**2 206**		**7,75%**		**3,00%**	
Parameteränderung	Erhöhung um 10 %	Senkung um 10 %	Senkung um 10 %	Erhöhung um 10 %	Senkung um 50 Basispunkte	Erhöhung um 50 Basispunkte	Erhöhung um 100 Basispunkte	Senkung um 100 Basispunkte
Erhöhung (+)/Senkung (-) des erzielbaren Betrags		2 825	-2 055	3 185	-3 185	3 295	-2 682	7 014	-4 632
Wertminderung Ja/Nein		Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Wertminderung in Mio. CZK		-	-2 055	-	-3 185	-	-2 682	-	-4 632

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit würde ihrem Buchwert entsprechen, wenn es zu den folgenden Werten/Änderungen der wesentlichen Annahmen kommen würde:

(in Mio. CZK)

Zum 31.12.2025	Operative Zahlungsströme für die Perpetuität	Erwartete Investitionsausgaben für die Perpetuität	Diskontfaktor	Wachstumsrate
Wert des Parameters	1 622	2 206	7,75%	3,00%
Wert des Parameters, bei dem der erzielbare Betrag dem Buchwert entspricht	1 780	2 048	7,38%	3,43%

Zum 31.12.2025 beträgt der Gesamtbestand der Wertminderung 4 085 Mio. CZK, während er zum 31.12.2024 bei 1 372 Mio. CZK lag. Die Wertberichtigung für unfertige Vermögenswerte wurde ebenfalls aktualisiert und ihr Restbetrag beträgt zum 31.12.2025 5 Mio. CZK bzw. zum 31.12.2024 31 Mio. CZK.

Zugänge bei den selbständigen beweglichen Sachen:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe TRAXX 388	658	1 203
Umrüstung von Triebfahrzeugen der Baureihe 163 auf die Baureihe 363	246	34
Komponenten zu Triebfahrzeugen	168	539
Ankauf von Triebfahrzeugen von ČD, a.s.	125	194
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe 744	0	66
Technische Aufwertung von Triebfahrzeugen	46	13
Erwerb eines Triebfahrzeugs Baureihe 181	27	0
Komponenten zu Güterwagen	19	407
Technische Aufwertung von Güterwagen	9	11
Modernisierung von Triebfahrzeugen Baureihe 742	5	880
Güterwagen Reihe Zacns	0	80
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe 753.6	0	64
Sonstige	56	55
Gesamt	**1 359**	**3 546**

Die Unternehmensgruppe vermietet einige Vermögensgegenstände, die sie aktuell nicht selbst für ihre Aktivitäten nutzt, an externe Subjekte. Zu den bedeutendsten vermieteten Vermögensgegenständen gehören Transportmittel, vor allem Güterwagen und einige Triebfahrzeuge. Der Buchwert dieser vermieteten Transportmittel ist in der nachstehenden Tabelle abgebildet. Andere bedeutende Vermögenswerte sind nicht Gegenstand der Vermietung. Keiner der Verträge ist unkündbar.

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Anschaffungskosten	2 532	2 316
Kumulierte Abschreibungen	-1 442	-1 232
Restbuchwert	**1 090**	**1 084**

Im Jahresverlauf 2025 nutzte die Unternehmensgruppe einen Teil einer erhaltenen Fördermittelanzahlung zur Implementierung des Zugbeeinflussungssystems ETCS in Lokomotiven. Mit dem Zugbeeinflussungssystem wurden Lokomotiven der Baureihen 742.7 und der Prototyp und Serie bei der Baureihen 363.5, 240 und 242 ausgestattet. Die Fördermittelanzahlung wurde auch beim Erwerb von Lokomotiven der Baureihe 383 in Anspruch genommen. Darüber hinaus erhielt die Unternehmensgruppe Fördermittel für die Aktualisierung des ETCS bei den Lokomotiven der Baureihe 388. Insgesamt handelte es sich um Vermögen im Wert von 462 Mio. CZK (2024: 282 Mio. CZK).

Die Rückgänge bei den Anzahlungen in Höhe von 290 Mio. CZK beruhen insbesondere auf der Aktivierung von Lokomotiven TRAXX (241 Mio. CZK), der Modernisierung der Baureihe 742.7 (22 Mio. CZK) sowie der Umrüstung der Baureihe 163 auf die Baureihe 363 (26 Mio. CZK).

Eisenbahnschienenfahrzeuge werden über die unten angeführte Nutzungsdauer auf den geschätzten Restwert abgeschrieben. Komponenten bei diesen Schienenfahrzeugen werden leistungsabhängig auf der Grundlage der zurückgelegten Kilometer abgeschrieben. Bei der Ermittlung sonstiger Abschreibungen kam die Nutzungsdauer wie folgt zur Anwendung:

	Jahre
Bauten	20 – 50
Triebfahrzeuge (ohne Komponenten)	20 – 35
Güterwagen (ohne Komponenten)	30
Maschinen und Anlagen	8 – 20

5.1 Verpfändete Vermögenswerte

Betreffend Vermögen der Unternehmensgruppe war weder zum 31.12.2025 noch zum 31.12.2024 ein Pfandrecht bestellt. Verbindlichkeiten der Unternehmensgruppe aus Rückleasing sind durch das Eigentumsrecht des Leasinggebers am vermieteten Vermögenswert besichert.

6 IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

(in Mio. CZK)

Anschaffungskosten	**01.01.2024**	**Zugänge**	**Abgänge**	**Umbuchungen**	**31.12.2024**	**Zugänge**	**Abgänge**	**Umbuchungen**	**31.12.2025**
Software	1 528	61	0	38	1 627	59	-26	26	1 686
Bewertbare Rechte	203	2	0	2	207	0	-18	0	189
Unfertiges Vermögen	61	29	0	-40	50	2	0	-26	26
Gesamt	**1 792**	**92**	**0**	**0**	**1 884**	**61**	**-44**	**0**	**1 901**

(in Mio. CZK)

Kumulierte Abschreibungen	**Stand 01.01.2024**	**Zugänge**	**Umbuchungen**	**Stand 31.12.2024**	**Zugänge**	**Umbuchungen**	**Wert-minderung**	**Stand 31.12.2025**
Software	915	90	0	1 005	107	-26	170	1 256
Bewertbare Rechte	154	10	0	164	10	-19	0	155
Gesamt	**1 069**	**100**	**0**	**1 169**	**117**	**-45**	**170**	**1 411**

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**01.01.2024**
Software	430	622	613
Bewertbare Rechte	34	43	49
Unfertiges Vermögen	26	50	61
Gesamt	**490**	**715**	**723**

Unter unfertigem Vermögen sind Posten einbezogen, die sich in Zusammenarbeit mit Zulieferern in Entwicklung befinden. Es handelt sich also nicht um intern entwickelte Software.

Immaterielle Vermögensgegenstände schließen zum 31.12.2025 bewertbare Rechte (Lizenzen) zum Gesamtrestbuchwert von 34 Mio. CZK ein. Die bedeutendsten Posten sind SAP-Lizenzen in Höhe von 9 Mio. CZK, Lizenzen für das Modulare System in Höhe von 8 Mio. CZK, Noetic-Lizenzen in Höhe von 7 Mio. CZK, Microsoft-Lizenzen in Höhe von 6 Mio. CZK sowie Altworx-Lizenzen in Höhe von 3 Mio. CZK. Im Jahr 2025 wurden keine neuen Lizenzen aktiviert.

Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögensgegenstände:

	Jahre
Software	3 – 10
Bewertbare Rechte	6 – 10

6.1 Software

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	31.12.2025	31.12.2024	01.01.2024
Betriebs- und Geschäftsaufgaben im Projekt PROBIS	294	436	402
SAP	54	60	54
Programm IT-Sicherheit	8	11	13
Sonstige	74	115	144
Gesamt	**430**	**622**	**613**

Software schließt insbesondere das System SAP sowie Betriebs- und Geschäftsaufgaben im Projekt PROBIS ein. Darüber hinaus gehören zur Software ein Informationssystem zur Unterstützung von Tätigkeiten des Güterverkehrsunternehmens, die Entwicklung des Informationssystems SAP, die Software Altworx zur Überwachung und Auswertung der Nutzung grundlegender Kapazitäten der Gesellschaft (Betriebspersonal, Triebfahrzeuge und Güterwagen), das System der IT-Sicherheit und sonstige bei der ČD Cargo, a.s. genutzte Systeme.

Die Zugänge bei Software bestehen 2025 vor allem aus Anpassungen und Upgrades bestehender Systeme: Informationssystem für Dispatching im Rahmen des Projekts Komplettzüge in Höhe von 20 Mio. CZK, Entwicklung des Betriebsinformationssystems PRIS in Höhe von 9 Mio. CZK, Geschäftssystem OSCAR in Höhe von 4 Mio. CZK, Software Altworx in Höhe von 5 Mio. CZK.

Zum 31.12.2025 beträgt der Gesamtbestand der Wertminderung auch bei den immateriellen Vermögenswerten 170 Mio. CZK, während er zum 31.12.2024 bei 0 Mio. CZK lag.

7 INVESTITIONEN IN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

7.1 Angaben zu Gemeinschaftsunternehmen

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	Kategorie
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava-Přívoz	Gemeinschaftsunternehmen
RAILLEX, a.s.	Belgická 196/38, 120 00 Prag 2	Gemeinschaftsunternehmen

Bezeichnung	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Beteiligung zum 31.12.2025	Beteiligung zum 31.12.2024
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	50 %	50 %
RAILLEX, a.s.	Frachtumschlag, technische Dienstleistungen im Verkehr, Spedition	50 %	50 %

7.2 Angaben zu assoziierten Unternehmen

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	Kategorie
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Opletalova 921/6, 110 00 Prag 1	Assoziiertes Unternehmen
Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava-Přívoz	Assoziiertes Unternehmen

Bezeichnung der Gesellschaft	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Beteiligung zum 31.12.2025	Beteiligung zum 31.12.2024
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Vermittlung von Dienstleistungen im Verkehrsbereich außer Verkehr mit eigenen Transportmitteln.	30 %	30 %
Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	50 %	50 %

7.3 Zusammenfassende Finanzangaben zu Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen

(in Mio. CZK)

31.12.2025	RAILLEX, a.s.	Ostravská dopravní společnost, a.s.	Gemeinschafts-unternehmen gesamt	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Assoziierte Unternehmen gesamt
Aktiva gesamt	**38**	**25**	**63**	**32**	**243**	**275**
Kurzfristiges Vermögen	38	25	**63**	31	96	127
Anlagevermögen	0	0	**0**	1	147	148
Verbindlichkeiten gesamt	**18**	**1**	**19**	**21**	**126**	**147**
Kurzfristige Verbindlichkeiten	18	1	**19**	21	51	72
Langfristige Verbindlichkeiten	0	0	**0**	0	75	75
Nettovermögen	20	24	**44**	11	117	128
Anteil am Nettovermögen	**10**	**12**	**22**	**0**	**0**	**0**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	RAILLEX, a.s.	Ostravská dopravní společnost, a.s.	Gemeinschafts-unternehmen gesamt	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Assoziierte Unternehmen gesamt
Aktiva gesamt	**53**	**26**	**79**	**32**	**292**	**324**
Kurzfristiges Vermögen	53	26	**79**	31	138	**169**
Anlagevermögen	0	0	**0**	1	154	**155**
Verbindlichkeiten gesamt	**25**	**2**	**27**	**22**	**121**	**143**
Kurzfristige Verbindlichkeiten	25	2	**27**	22	40	**62**
Langfristige Verbindlichkeiten	0	0	**0**	0	81	**81**
Nettovermögen	28	24	**52**	10	171	**181**
Anteil am Nettovermögen	**14**	**12**	**26**	**0**	**34**	**34**

(in Mio. CZK)

Gemeinschaftsunternehmen	2025	2024
Erträge gesamt	197	223
Jahresüberschuss	9	18
Anteil der Unternehmensgruppe am Jahresüberschuss	**4**	**9**

(in Mio. CZK)

Assoziierte Unternehmen	2025	2024
Erträge gesamt	316	353
Jahresüberschuss/(-verlust)	-53	24
Anteil der Unternehmensgruppe am Jahresüberschuss/(-verlust)	**-10**	**5**

8 VORRÄTE

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Ersatzteile für Schienenfahrzeuge und Triebfahrzeuge	439	456
Ersatzteile für sonstige Maschinen, Geräte und Anlagen	9	7
Kraftstoffe, Schmierstoffe und sonstige Erdölerzeugnisse	4	6
Arbeitskleidung, Schuhwerk, Schutzausrüstung	4	4
Sonstige	92	57
Anschaffungswert gesamt	**548**	**530**
Wertminderung der Vorräte auf den Nettoveräußerungswert	-49	-10
Restbuchwert gesamt	**499**	**520**

9 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Der Anstieg der Forderungen steht im Zusammenhang mit den gestiegenen Umsatzerlösen sowohl im Inland wie im Ausland. Weitere Informationen zu Forderungen sind in Kapitel 35.6 Steuerung des Kreditrisikos enthalten. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen aus folgenden Posten:

(in Mio. CZK)

	Kategorie	Vor Fälligkeit	Nach Fälligkeit (Tage)				Gesamt nach Fälligkeit	Gesamt
			1-30 Tage	31-90	91-180	181-365	über 365		
31.12.2025	Brutto	1 954	141	21	4	23	98	287	2 241
	Wertberichtigungen	-54	0	-1	0	-17	-96	-114	-168
	Netto	**1 900**	**141**	**20**	**4**	**6**	**2**	**173**	**2 073**
31.12.2024	Brutto	1 969	99	19	19	18	87	242	2 211
	Wertberichtigungen	-51	-0	-2	-9	-16	-84	-111	-162
	Netto	**1 918**	**99**	**17**	**10**	**2**	**3**	**131**	**2 049**

9.1 Bewegungen der Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(in Mio. CZK)

Bewegungen der Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2025	2024
Wertberichtigungen zum 1. Januar	**162**	**158**
Bildung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	38	46
Auflösung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	-28	-3
Abgeschriebene Posten – geschäftliche Forderungen	-4	-39
Wertberichtigungen zum 31. Dezember	**168**	**162**

*Informationen zum Kreditrisiko sind in Kapitel 35.6 enthalten.

10 SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Leasingforderungen (siehe Kapitel 10.1)	0	39
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	15	17
Sonstige Finanzanlagen	**15**	**56**
Leasingforderungen (siehe Kapitel 10.1)	0	13
Sicherungsderivate	1	4
Konzerninternes Cash-Pooling	2	3
Forderungen aus Mankos und Schäden	71	17
Forderungen aus Mankos und Schäden – Wertberichtigungen	-62	-4
Gebundene Zahlungsmittel	170	11
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	53	31
Sonstige finanzielle Vermögenswerte – Wertberichtigungen	-3	-1
Sonstiges kurzfristiges Finanzvermögen	**232**	**74**
Gesamt	**247**	**130**

Sicherungsderivate sind zum beizulegenden Zeitwert, sonstige finanzielle Vermögenswerte zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Im Jahr 2025 wurde eine ausgezahlte Vorfinanzierung einer Förderung aus dem Programm CEF II (Maßnahme aus dem Jahr 2024) für zwei Lokomotivbaureihen 363 und 753.6 (2,47 Mio. EUR) sowie für das ETCS-Upgrade von 50 Lokomotiven der Baureihe 742.7 (4,75 Mio. EUR) in Höhe von 175 Mio. CZK erfasst. Der Restbetrag dieser Förderung ist als gebundene Zahlungsmittel in Höhe von 170 Mio. CZK ausgewiesen.

In Bezug auf die einzelnen sonstigen finanziellen Vermögenswerte bestand in Verbindung mit IFRS 9 kein Anlass zur Bildung einer Wertberichtigung aufgrund eines zu erwartenden Kreditverlusts.

10.1 Forderungen aus Finanzierungsleasing

Die Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. hat einen Teil des Objekts im Logistikzentrum Lovosice in Form von Finanzierungsleasing an die Gesellschaft Mondi Štětí a.s. vermietet. Die Tochtergesellschaft CD Cargo Poland Sp. z o.o. schloss 2021 einen Mietvertrag für Wagen mit Möglichkeit des Abkaufs, der die Bedingungen von Finanzierungsleasing erfüllt. Beide oben genannte Mietverträge wurden im Jahr 2025 beendet.

Offenlegung gemäß IFRS 16

Fälligkeitsanalyse für Leasingforderungen:

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
1. Jahr	1	16
2. Jahr	0	15
3. Jahr	0	13
4. Jahr	0	7
5. Jahr	0	6
Mehr als 5 Jahre	0	1
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	**1**	**58**
Minus: nicht realisierte Erträge	0	-6
Barwert der Leasingforderung	**1**	**52**
Wertberichtigung zur Wertminderung	0	0
Nettoinvestition in das Leasing	**1**	**52**
Im Jahresabschluss als:		
Leasingforderungen – kurzfristige	*1*	*13*
Leasingforderungen – langfristige	*0*	*39*
Gesamt	**1**	**52**

In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Werte:

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Ertrag aus der Nettoinvestition in das Finanzierungsleasing	0	3

Die Unternehmensgruppe nutzt das vereinfachte Verfahren nach IFRS 9 zur Erfassung erwarteter Kreditverluste. Dabei wird eine Wertberichtigung zu den erwarteten Verlusten auf Basis der Restlaufzeit aller Forderungen aus Finanzierungsleasing gebildet.

Zur Ermittlung der erwarteten Kreditverluste werden die Forderungen aus Finanzierungsleasing auf Grundlage gemeinsamer Kreditrisikomerkmale und der Anzahl der überfälligen Tage gruppiert. Die zu erwartenden Verlustraten beruhen auf den Leasingzahlungsprofilen vor Ablauf der Berichtsperiode und entsprechenden historischen Verlustdaten, die in diesem Zeitraum auftraten.

Keine der Forderungen aus Finanzierungsleasing am Ende der Berichtsperiode ist überfällig, und unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit Zahlungsverzug in den Vorperioden und der Perspektive der Branchen, in denen der Leasingnehmer tätig ist, geht die Geschäftsführung der Unternehmensgruppe davon aus, dass keine Forderungen aus Finanzierungsleasing entwertet sind.

Die Unternehmensgruppe ist infolge von Leasingvereinbarungen keinem Währungsrisiko ausgesetzt, weil Leasing auf der Basis von CZK vereinbart ist. Das Restwertrisiko für das vermietete Gebäude ist unbedeutend.

11 SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Geleistete Anzahlungen	5	2
Zuwendungen	520	0
Langfristige gesamt	**525**	**2**
Geleistete Anzahlungen	3	2
Steuerforderungen Umsatzsteuer	73	57
Steuerforderungen (mit Ausnahme der Körperschaftsteuer)	1	0
Vorauszahlungen	100	115
Zuwendungen	9	97
Sonstige	14	34
Kurzfristige gesamt	**200**	**305**
Gesamt	**725**	**307**

Unter Zuwendungen wird insbesondere ein zweifelsfreier Anspruch auf eine Teilzuwendung ausgewiesen, welche die Muttergesellschaft im Rahmen eines Förderprojekts zur Ausstattung von Triebfahrzeugen mit ETCS-Bordeinheiten erhält. Zum überwiegenden Teil handelt es sich um Fördermittel aus dem Programm CEF II in Höhe von 246 Mio. CZK zusammen mit einer Finanzierung aus dem SFDI in Höhe von 261 Mio. CZK. Aus dem OPD3-Aufruf beläuft sich der Betrag auf 13 Mio. CZK. Bei den kurzfristigen Zuwendungen sind 7 Mio. CZK für Projekte in den Bereichen Cybersicherheit und Energieeinsparungen ausgewiesen.

Unter Geleistete Anzahlungen sind Beträge erfasst, die an in- und ausländische Zulieferer in Verbindung mit Geschäftsbeziehungen bezahlt worden sind.

12 ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und nach IFRS 9 einem Wertminderungstest unterzogen. Die Unternehmensgruppe sieht eine potenzielle Wertminderung bei diesen Posten aufgrund der hohen Kreditqualität der Geldeinlagen bei renommierten Finanzinstituten mit hohem Rating als unbedeutend an.

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Kassenbestand	8	2
Bankkonten*	858	2 229
Gesamt	**866**	**2 231**

* Vertragspartner der Unternehmensgruppe sind renommierte Bankhäuser mit hohem Rating (vorgeschriebene Investitionsstufe), mit denen sie auf der Grundlage langfristiger und stabiler Beziehungen zusammenarbeitet.

Endsaldi der Konten der Unternehmensgruppe bei Bankinstituten:

(in Mio. CZK)

Bank	Rating kurzfristig	Rating langfristig	Banksaldo zum 31.12.2025	Banksaldo zum 31.12.2024
Citibank Europe plc	Aa3	P-1	0	94
Česká spořitelna, a.s.	Aa3	P-1	1	1
Československá obchodní banka, a.s.	Aa3	P-1	558	1 017
ING Bank, N.V.	Aa3	P-1	8	94
Komerční banka, a.s.	Aa3	P-1	56	178
Raiffeisenbank a.s.	A2	P-1	2	130
UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	A2	P-2	82	280
Všeobecná úvěrová banka a.s.	A2	P-1	2	274
Erste Steiermarkische Bank d.d.*	Aa3	F1	1	2
Bank Austria	-**	-**	11	13
Deutsche Bank*	A1	F2	49	54
Frankfurter Sparkasse*	A1	F1+	5	5
Fio banka	-**	-**	0	2
Raiffeisen Bank HUF	A3	-**	6	6
MBH Bank	Baa2	-**	18	21
Millenium Bank	Ba2	B	22	8
PKO Bank	A2	P-1	5	21
Slovenská sporiteľňa	A1	P-1	0	2
Tatra banka	A2	-**	32	27
Gesamt			**858**	**2 229**

* Bei diesen Banken wurde das Rating der Gesellschaft Fitch Ratings herangezogen, bei den übrigen das Rating von Moody's.
** Rating nicht vorhanden

13 EIGENKAPITAL

13.1 Grundkapital

Die Unternehmensgruppe weist zum Bilanzstichtag 31.12.2025 ein Grundkapital in Höhe von 8 494 Mio. CZK in Form von 100 verbuchten Namensaktien aus. Das Grundkapital wurde zu 100 % eingezahlt.

13.2 Kapitalrücklage

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Emissionsagio	197	197
Rücklage	230	248
Cashflow-Hedge-Rücklage	262	-160
Versicherungsmathematische Verluste	69	29
Währungsumrechnungsrücklage	-30	7
Sonstige Rücklagen	-17	-16
Gesamt	**711**	**305**

Die Einstellungen in die Rücklage werden im Einklang mit den internen Regeln der einzelnen Gesellschaften der Unternehmensgruppe vorgenommen.

13.2.1 Emissionsagio

Das Agio ist die Differenz, welche entstanden ist zwischen dem Nennwert und dem Ausgabepreis der Aktien bei der Gründung der Muttergesellschaft im Wert von 197 Mio. CZK zum 1. Dezember 2007.

13.2.2 Gewinnrücklage

(in Mio. CZK)

	2025	2024
1. Januar	**248**	**188**
Einstellung in die Gewinnrücklage	2	90
Übertragung aus der Rücklage	-20	-30
31. Dezember	**230**	**248**

Im Einklang mit den internen Regeln der Gesellschaft beträgt die Einstellung in die Rücklage 2 Mio. CZK für 2025.

13.2.3 Cashflow-Hedge-Rücklage

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Stand zu Beginn des Jahres	**-160**	**3**
Gewinn aus der Umbewertung / Änderung des beizulegenden Zeitwerts	541	-263
Übertragungen auf Gewinn oder Verlust	-7	57
Gesamtänderung der Cashflow-Hedge-Rücklage	**534**	**-206**
Damit verbundene Ertragsteuer	-112	43
Stand am Ende des Jahres	**262**	**-160**

Die Cashflow-Hedge-Rücklage stellt die kumulierten Gewinne und Verluste aus wirksamen Cashflow-Hedges dar. Es handelt sich vor allem um die Absicherung des Währungsrisikos aus einer Änderung des Wechselkurses CZK/EUR, wobei die Absicherung durch Währungsforwards, mit Hilfe von Krediten und Anleihen in Fremdwährungen sowie Leasingverbindlichkeiten in Fremdwährungen erfolgt. Eine weitere Komponente der Absicherung von Schwankungen der Zahlungsströme ist die Absicherung des Rohstoffrisikos in Verbindung mit der Preisfluktuation bei Dieselkraftstoff. Der kumulierte abgegrenzte Gewinn oder Verlust aus Sicherungsderivaten wird nur dann in Gewinn oder Verlust umklassifiziert, wenn die abgesicherte Transaktion Einfluss auf Gewinn oder Verlust hat, oder es erfolgt die Einbeziehung als Änderung des Buchwerts beim besicherten nichtfinanziellen Posten im Einklang mit den entsprechenden Buchführungsregeln.

Im Jahresverlauf aus dem Eigenkapital umklassifizierte Gewinne und Verluste werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Erträge, Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch und Finanzaufwendungen bzw. Finanzerträge ausgewiesen.

Umgliederung aus der Cashflow-Hedge-Rücklage in den Gewinn oder Verlust

(in Mio. CZK)

Währungsforwards und Währungsswaps – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen	**2025**	**2024**
1. Januar	**0**	**36**
Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsderivate	1	-100
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	-1	53
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	0	11
31. Dezember	**0**	**0**

(in Mio. CZK)

Leasingverbindlichkeiten in Fremdwährung nach IFRS 16 – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen	**2025**	**2024**
1. Januar	**13**	**68**
Gewinn aus der Umbewertung	136	-69
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	0	0
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	-29	14
31. Dezember	**120**	**13**

(in Mio. CZK)

Kredite und Anleihen in Fremdwährung – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen	**2025**	**2024**
1. Januar	**-177**	**-105**
Gewinn aus der Umbewertung	406	-91
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	0	0
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	-85	19
31. Dezember	**144**	**-177**

(in Mio. CZK)

Rohstoffforwards – Absicherung der Beschaffungspreise für Diesel	**2025**	**2024**
1. Januar	**4**	**4**
Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsderivate	-2	-3
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	-6	4
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	2	-1
31. Dezember	**-2**	**4**

13.2.4 Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste

(in Mio. CZK)

	2025	**2024**
1. Januar	**29**	**7**
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	40	22
31. Dezember	**69**	**29**

Versicherungsmathematische Verluste sind das Ergebnis der Umbewertung von Nettoverbindlichkeiten (Rückstellungen für Leistungen an Arbeitnehmer bei der Muttergesellschaft) aus den definierten Leistungen. Detaillierte Angaben siehe Kapitel 16 Rückstellungen.

13.2.5 Währungsumrechnungsrücklage

(in Mio. CZK)

	2025	2024
1. Januar	**7**	**-14**
Kursdifferenzen aus der Umrechnung des Nettovermögens ausländischer Geschäftsbetriebe	-37	21
31. Dezember	**-30**	**7**

13.2.6 Sonstige Rücklagen

(in Mio. CZK)

	2025	2024
1. Januar	**-16**	**-16**
Differenz nach Rundung	-1	0
31. Dezember	**-17**	**-16**

14 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(in Mio. CZK)

Jahr	Kategorie	Vor Fälligkeit	Nach Fälligkeit (Tage) 1-30 Tage	31-90	91-180	181-365	über 365	Gesamt nach Fälligkeit	Gesamt
31.12.2025	Kurzfristige	1 509	24	0	103	4	7	138	**1 647**
31.12.2024	Kurzfristige	2 259	36	23	47	133	0	239	**2 498**

Die durchschnittliche Fälligkeit von Lieferantenrechnungen beträgt 90 Tage. Die Unternehmensgruppe erfasst keine langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Mehr als 365 Tage überfällige Verbindlichkeiten sind Gegenstand von Gerichtsprozessen.

15 KREDITE, DARLEHEN UND LEASINGVERBINDLICHKEITEN

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Langfristige Bankkredite	9 673	8 479
Langfristige gesicherte Darlehen	3 319	2 907
Leasingverbindlichkeiten	1 394	1 778
Ausgegebene Anleihen	1 966	3 770
Langfristige gesamt	**16 352**	**16 934**
Kurzfristige Bankkredite	1 910	1 621
Kurzfristige gesicherte Darlehen	536	447
Leasingverbindlichkeiten	667	782
Kontokorrentkredite	284	1 167
Ausgegebene Anleihen	1 788	1 029
Kurzfristige gesamt	**5 185**	**5 046**
Gesamt	**21 537**	**21 980**

15.1 Bankkredite

(in Mio. CZK)

Bank	Nennwert	Endfälligkeit	Verzinsung	Buchwert zum 31.12.2025	Buchwert zum 31.12.2024
UniCredit Bank, a.s.	1 000 Mio. CZK	29.03.2030	fix	425	525
ING Bank NV	1 000 Mio. CZK	31.08.2027	fix	307	461
UniCredit Bank, a.s.	1 000 Mio. CZK	31.12.2027	fix	286	429
ING bank, a. s.	500 Mio. CZK	30.06.2028	fix	192	269
Raiffeisenbank, a. s.	1 000 Mio. CZK	31.12.2031	fix	600	700
Kredit EIB – 1. Tranche	500 Mio. CZK	02.07.2031	fix	348	409
Raiffeisenbank, a. s.	40 Mio. EUR*	30.06.2032	fix	630	756
ING bank, a. s.	40 Mio. EUR*	31.03.2028	fix	485	705
VÚB Bank	30 Mio. EUR*	21.03.2030	fix	452	566
Kredit EIB - 2. Tranche	40 Mio. EUR*	01.06.2033	fix	856	1 007
Raiffeisenbank, a. s.	40 Mio. EUR*	31.03.2031	fix	711	873
Raiffeisenbank, a. s.	21 Mio. EUR*	31.03.2031	fix	364	447
ING Bank N.V.	40 Mio. EUR*	31.03.2031	fix	762	935
ČSOB, a.s.	25 Mio. EUR*	23.09.2031	fix	498	607
Kredit EIB - 3. Tranche	50 Mio. EUR*	20.12.2034	fix	1 212	1 259
UniCredit Bank, a.s.	40 Mio. EUR	30.06.2032	fix	901	-
UniCredit Bank, a.s.	20 Mio. EUR	30.06.2032	fix	473	-
Kredit EIB – 4. Tranche	20 Mio. EUR	31.03.2035	fix	496	-
Česká exportní banka, a.s. – 1. Tranche	20 Mio. EUR	19.12.2034	fix	485	-
Česká exportní banka, a.s. – 2. Tranche	40 Mio. EUR	19.12.2034	fix	969	-
Tatrabanka II.	1 mil. EUR*	31.07.2027	1M EURIBOR + 1,2% p.a.	6	11
Tatrabanka III.	1,5 Mio. EUR*	29.02.2028	1M EURIBOR + 1,1% p.a.	14	21
MHB Bank Nyrt.	3 Mio. EUR*	30.11.2028	3 M EURIBOR + 2% p.a.	55	62
Tatrabanka IV.	2,2 Mio. EUR*	30.06.2036	1M EURIBOR + 1,25% p.a.	56	58
Gesamt				**11 583**	**10 100**
davon kurzfristige				1 910	1 621
davon langfristige				9 673	8 479

Eine detaillierte Aufstellung zu den Bewegungen bei den Investitionsrahmen enthält Kapitel 35.8.2 Finanzierungsquellen.

Teile langfristiger Kredite und Darlehen, die innerhalb eines Jahres nach dem Bilanzstichtag fällig sind, werden als kurzfristige Kredite und Darlehen ausgewiesen.

Weder die Muttergesellschaft noch eine der Tochtergesellschaften haben in der Berichtsperiode Bedingungen von Kreditverträgen verletzt. Der maximale Wert des Finanzcovenants Gesamtverschuldungsgrad wurde für die Muttergesellschaft bei der Komerční banka mittels eines unterzeichneten Nachtrags genehmigt; bei der Československá obchodní banka erfolgte die Genehmigung in Form einer Mitteilung über die vorübergehende Nichtausübung des Bankrechts (Waiver Letter). Der maximale Wert des Verhältnisses der Gesamtverschuldung sowie der minimale Wert der Zinsdeckung bei der Europäischen Investitionsbank (EIB) wurden seitens der EIB für die Muttergesellschaft ebenfalls durch ein Waiver Letter genehmigt. Alle genannten Banken haben auf ihr Recht zur Fälligstellung der Kredite verzichtet. Der Investitionsbankkredit bei CDC Hungary bei der MHB Bank wird seit 2025 durch die Muttergesellschaft garantiert.

15.2 Ausgegebene Anleihen

Am 04.05.2011 entschied die Tschechische Nationalbank über die Bewilligung des Anleihenprogramms der Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. Das maximale Volumen nicht zurückgezahlter Anleihen, die im Rahmen des Anleihenprogramms ausgegeben wurden, kann bei einer Dauer des Anleihenprogramms von 10 Jahren höchstens 6 000 Mio. CZK betragen. Die vorstehende Entscheidung der Tschechischen Nationalbank wurde am 05.05.2011 rechtskräftig. Darüber hinaus gilt ab 05.05.2021 anknüpfend an die Beendigung der Gültigkeit des ersten Anleihenprogramms ein neues Anleihenprogramm mit einer Laufzeit von 10 Jahren ohne Einschränkung der maximalen Höhe nicht zurückgezahlter Anleihen.

Im Rahmen des vorgenannten Anleihenprogramms oder auf der Grundlage separater Emissionsbedingungen existieren zum 31.12.2025 folgende Anleihenemissionen:

(in Mio. CZK)

Datum der Emission	Nennwert	Endfälligkeit	Öffentlich handelbar	Kupon	Buchwert zum 31.12.2025	Buchwert zum 31.12.2024
20.07.2018	1 000 Mio. CZK	20.07.2025	ja	2,55%	-	1 010
17.07.2019	1 000 Mio. CZK	17.07.2026	nein	2,17%	1 009	1 009
18.11.2019	770 Mio. CZK	18.11.2026	nein	2,09%	772	772
31.07.2020	1 000 Mio. CZK	31.07.2027	nein	1,65%	1 003	1 001
20.04.2022	40 Mio. EUR	31.12.2028	nein	1,92%	970	1 007
Gesamt					**3 754**	**4 799**
davon kurzfristige					1 788	1 029
davon langfristige					1 966	3 770

Die Unternehmensgruppe hat weder 2025 noch 2024 geltende Bedingungen für emittierte Anleihen verletzt.

Mit der Rückzahlung der öffentlich gehandelten Anleihe am 20.07.2025 ist die Muttergesellschaft kein Unternehmen von öffentlichem Interesse mehr.

16 RÜCKSTELLUNGEN

(in Mio. CZK)

	31.12.2024	Bildung	Inanspruch-nahme	Auflösung	31.12.2025
Rückstellung für Pensionsleistungen	49	0	6	10	33
- davon langfristiger Teil	*44*				*31*
Rückstellung für andere Leistungen an Arbeitnehmer	104	33	50	0	87
- davon langfristiger Teil	*52*				*46*
Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer gesamt	**153**	**33**	**56**	**10**	**120**
Rückstellung für Prozesskosten	2	0	0	0	2
Rückstellung für Restrukturierung	126	717	292	0	551
Sonstige Rückstellungen	140	70	38	22	150
Rückstellungen gesamt	**421**	**820**	**386**	**32**	**823**
Langfristige	*96*				*77*
Kurzfristige	*325*				*746*

Die Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer besteht im Anspruch der Arbeitnehmer auf einen finanziellen Beitrag bei Erreichen eines Lebensjubiläums, auf einen finanziellen Beitrag bei Pensionierung sowie auf die Erstattung von Behandlungskosten einschließlich Lohnersatz bei Leistungserhaltungs- und Erholungsaufenthalten und wurde zum 31.12.2025 in Höhe von 120 Mio. CZK (31.12.2024: 153 Mio. CZK) kalkuliert. Gegenüber 2024 kam es zu einer Gesamtreduzierung der

Rückstellung sowie aller ihrer Bestandteile. Den größten Anteil der Rückstellung bildet der Beitrag zur Erstattung von Behandlungskosten einschließlich Lohnersatz bei Leistungserhaltungs- und Erholungsaufenthalten in Höhe von 48 Mio. CZK (2024: 57 Mio. CZK). Die Rückstellung besteht im Jahr 2025 ferner aus Rentenzuwendungen in Höhe von 34 Mio. CZK (2024: 50 Mio. CZK), Zuwendungen bei Erreichen eines Lebensjubiläums in Höhe von 32 Mio. CZK (2024: 38 Mio. CZK) sowie sonstigen finanziellen Zuwendungen in Höhe von 6 Mio. CZK (2024: 8 Mio. CZK). Bei der Ermittlung der Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer nutzt die Gruppe ein versicherungsmathematisches Modell, dem die aktuellen Angaben zu Arbeitnehmern (Anzahl der Arbeitnehmer, Termin des Anspruchs auf Altersrente, Durchschnittslohn, Höhe des finanziellen Beitrags) sowie durch qualifizierte Schätzung und aus öffentlich verfügbaren statistischen Informationen abgeleitete erwartete Parameter (z. B. erwartete Fluktuation, erwarteter Lohnanstieg, erwartete Inflationsrate sowie Invaliditäts- und Sterblichkeitskurven nach Angaben des Tschechischen Amtes für Statistik) zugrunde liegen. Die Zahlungsströme werden unter Verwendung eines aus der Rendite von Staatsanleihen abgeleiteten Diskontierungssatzes auf ihren Barwert abgezinst.

Zum 31.12.2025 wurde im Rahmen der vom Management der Muttergesellschaft genehmigten Optimierungsmaßnahmen eine Rückstellung für Restrukturierung in Höhe von 551 Mio. CZK erfasst, die Verpflichtungen zur Reduzierung überschüssiger Kapazitäten abdeckt.

Die sonstigen Rückstellungen schließen zum 31.12.2025 vor allem Rückstellungen für Reklamationen ein und für die Abwicklung von Schadensfällen, bei denen der genaue Betrag noch nicht bekannt ist, sowie der Umfang des Verschuldens der einzelnen Parteien.

17 SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Sicherungsderivate	4	1
Verbindlichkeit aus einem beendeten Leasingvertrag	121	121
Sonstige	58	63
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – kurzfristige	**183**	**185**
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten gesamt	**183**	**185**

Finanzderivate zum Handel sind zum beizulegenden Zeitwert, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Zwischen der Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. und der Financial Found, a.s. wurden drei Sale-and-Lease-Back-Verträge für 1 141 Wagen abgeschlossen, von denen die ČD Cargo, a.s. 2019 vereinbarungsgemäß zurücktrat und gleichzeitig die restlichen Leasingraten in Höhe von 146 Mio. CZK beglichen hat. Da die Gesellschaft Financial Found, a.s. mit diesem Rücktritt der ČD Cargo, a.s. nicht einverstanden war, überwies sie den genannten Betrag auf das Bankkonto zurück. Um unsinnige Überweisungen der Gelder zu vermeiden, teilte die ČD Cargo, a.s. der Financial Found, a.s. mit, dass diese Mittel bereitstehen, und forderte sie zur Bestätigung ihrer Annahme auf. Bis zum heutigen Tag hat die Financial Found, a.s. nicht darauf reagiert. Parallel dazu erhob die Financial Found, a.s. beim Bezirksgericht für Prag 7 Klage auf Feststellung des Eigentums an den gegenständlichen 1 141 Wagen,

über die bis dato nicht entschieden worden ist. Zum 31.12.2025 beträgt der Buchwert dieser Wagen 676 Mio. CZK, zum 31.12.2024 waren es 770 Mio. CZK. Die Financial Found, a.s. versuchte außerdem erfolglos, die gegenständlichen Wagen bei der Bahnbehörde auf sich zu überschreiben. Das bedeutet, dass als Eigentümer und Besitzer dieser Wagen die ČD Cargo, a.s. eingetragen ist. Im Einklang mit dem Vorstehenden hat die Geschäftsführung beschlossen, die genannten Wagen als Vermögenswerte der Gesellschaft zu erfassen und alle damit verbundenen Buchungen vorzunehmen (Ausgliederung von Komponenten, Abschreibungen usw.). Die aus diesem beendeten Leasingvertrag resultierende Verbindlichkeit beläuft sich zum 31.12.2025 auf 121 Mio. CZK (exkl. USt), zum 31.12.2024 waren es ebenfalls 121 Mio. CZK.

18 SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN UND VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Sonstige Verbindlichkeiten	27	8
Sonstige Verbindlichkeiten – langfristige	**27**	**8**
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	452	457
Verbindlichkeiten aus Sozial- und Krankenversicherung	171	185
Für Arbeitnehmer abgeführte Steuer	64	47
Steuerverbindlichkeiten – USt	5	12
Erhaltene Zuwendungen	171	8
Sonstige	2	3
Sonstige Verbindlichkeiten – kurzfristige	**865**	**712**
Vertragsverbindlichkeiten	54	2
Verbindlichkeiten zur Erstattung	16	15
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten – kurzfristige	**935**	**729**
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten gesamt	**962**	**737**

Im Jahr 2025 wurde eine Vorfinanzierung der Förderung aus dem Programm CEF II (Maßnahme aus dem Jahr 2024) für zwei Lokomotivbaureihen 363 und 753.6 (2,47 Mio. EUR) sowie für das ETCS-Upgrade von 50 Triebfahrzeugen der Baureihe 742.7 (4,75 Mio. EUR) in Höhe von 175 Mio. CZK ausgezahlt. Der Restbetrag der Förderung aus dem Programm CEF II ist als gebundene Zahlungsmittel in Höhe von 170 Mio. CZK ausgewiesen (10. Sonstige finanzielle Vermögenswerte). Das Instrument „Connecting Europe Facility (CEF)“ ermöglicht die Inanspruchnahme von EU-Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur der Tschechischen Republik. Es ist auf die Gewährung finanzieller Unterstützung der Union für transeuropäische Netze ausgerichtet, um Vorhaben von gemeinsamem Interesse in den Bereichen Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur zu fördern und die Nutzung potenzieller Synergien zwischen diesen Bereichen zu unterstützen.

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten beinhalten außerdem Verbindlichkeiten gegenüber Arbeitnehmern der Muttergesellschaft, die sich aus dem gültigen Kollektivertrag ergeben.

Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Arbeitnehmern der Unternehmensgruppe handelt es sich um eine Verbindlichkeit aus dem Titel nicht ausgezahlter Löhne für Dezember.

Die Unternehmensgruppe erfasst keine überfälligen Verbindlichkeiten gegenüber Finanzämtern, Sozialversicherungsverwaltungen und Krankenkassen.

19 LEASINGVERTRÄGE

19.1 Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht und Leasingverbindlichkeiten

Die Unternehmensgruppe mietet Grundstücke, Gebäude (für Verwaltungszwecke bzw. in Bahnhofsnähe), Anlagen (Innofreight-Technologie) und Fahrzeuge (Güterwagen, Lokomotiven, Kesselwagen und PKWs). Die Mietverträge sind gewöhnlich befristet (über 3 bis 10 Jahre) abgeschlossen. Ein kleinerer Teil der Verträge ist auf unbestimmte Dauer abgeschlossen.

(in Mio. CZK)

Anschaffungskosten	**01.01. 2024**	**Zugänge**	**Änderung der Mietzeit**	**Änderung des Mietzinses**	**Ab-gänge**	**Umbu-chungen**	**Kurs-differenzen**	**31.12. 2024**	**Zugänge**	**Änderung der Mietzeit**	**Änderung des Mietzinses**	**gänge**	**Umbu-chungen**	**Kurs-differenzen**	**31.12.25**
Gebäude	482	14	93	63	-43	0	1	610	11	36	29	-103	0	-1	582
- davon Logistikzentrum Lovosice	*33*	*3*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*36*	*0*	*0*	*0*	*-36*	*0*	*0*	*0*
Anlagen	1 011	0	61	57	-183	0	0	946	1	32	27	-62	0	0	944
- davon Innofreight-Technologie	*998*	*0*	*60*	*52*	*-182*	0	*0*	*928*	*0*	*32*	*24*	*-57*	0	*0*	*927*
Transportmittel	4 323	29	232	14	-713	-1	18	3 902	311	235	15	-862	-4	-13	3 584
- davon Güterwagen und Lokomotiven	*4 281*	*20*	*230*	*14*	*-710*	0	*17*	*3 852*	*299*	*231*	*14*	*-852*	0	*-13*	*3 531*
Gesamt	**5 816**	**43**	**386**	**134**	**-939**	**-1**	**19**	**5 458**	**323**	**303**	**71**	**-1 027**	**-4**	**-14**	**5 110**

(in Mio. CZK)

Kumulierte Abschreibungen und Wertminderung	**01.01.2024**	**Abschrei- bungen**	**Abgänge**	**Umbu-chungen**	**Wertminderung**	**Kurs-differenzen**	**31.12.2024**	**Abschrei-bungen**	**Abgänge**	**Umbu-chungen**	**Kurs-differenzen**	**31.12.2025**
Gebäude	232	70	-9	0	7	0	300	67	-54	0	0	313
- davon Logistikzentrum Lovosice	*26*	*3*	*0*	*0*	*7*	*0*	*36*	*0*	*-36*	*0*	*0*	*0*
Anlagen	527	156	-122	0	0	0	561	134	-16	0	0	679
- davon Innofreight-Technologie	525	153	-122	0	0	0	556	*132*	*-15*	*0*	*0*	*673*
Transportmittel	1 750	638	-434	-1	0	4	1 957	613	-737	-3	-11	1 819
- - davon Güterwagen und Lokomotiven	*1 735*	*626*	*-433*	0	*0*	*4*	*1 932*	*597*	*-729*	*0*	*-10*	*1 790*
Gesamt	**2 509**	**864**	**-565**	**-1**	**7**	**4**	**2 818**	**814**	**-807**	**-3**	**-11**	**2 811**

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**01.01.2024**
Gebäude	269	310	250
- davon Logistikzentrum Lovosice	*0*	*0*	*7*
Anlagen	265	385	484
- davon Innofreight-Technologie	*254*	*372*	*473*
Transportmittel	1 765	1 945	2 573
- davon Güterwagen und Lokomotiven	*1 741*	*1 920*	*2 546*
Gesamt	**2 299**	**2 640**	**3 307**

In der Unternehmensgruppe gab es im Jahr 2025 Zugänge aus der Miete von Güterwagen in Höhe von 35 Mio. CZK sowie aus der Miete von Triebfahrzeugen in Höhe von 264 Mio. CZK. Abgänge bestanden in der Unternehmensgruppe insbesondere in beendeten Mietverträgen für Güterwagen.

Die Position Gebäude enthält Mietverträge für Nichtwohnräume im Rahmen von Bahnstationen, die von unseren den Bahnbetrieb der Unternehmensgruppe sicherstellenden Betriebsmitarbeitern genutzt werden.

Die Wertminderung des oben genannten Nutzungsrechts wird durch qualifizierte Schätzung in Höhe der geschätzten zukünftigen Nettoverbindlichkeit aus dem Vertrag ermittelt. Der Wert ergibt sich aus der Differenz zwischen den abgezinsten zu erwartenden Nettoeinnahmen und den abgezinsten zu erwartenden Ausgaben.

Die Unternehmensgruppe wies die Leasingverbindlichkeiten wie folgt aus:

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	**31.12.2024**
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	667	782
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	1 394	1 778
Leasingverbindlichkeiten gesamt (siehe Kapitel 15)	**2 061**	**2 560**

In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Werte:

(in Mio. CZK)

		2025	**2024**
Abschreibung von Vermögenswerten aus einem Nutzungsrecht	28	-815	-864
Wertminderung von Vermögenswerten aus einem Nutzungsrecht	28	1	-7
Zinsaufwand aus Leasingverbindlichkeiten	30	-75	-78
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	26	-444	-401
Aufwand für Leasingverhältnisse über niedrigwertige Vermögenswerte		-5	-16
Nicht in die Bewertung von Leasingverbindlichkeiten einbezogener Aufwand für variable Leasingzahlungen	29	-33	-44

Aufwendungen in Bezug auf kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasing von niedrigwertigen Vermögenswerten, die bei den oben angeführten kurzfristigen Leasingverbindlichkeiten nicht inbegriffen sind, erscheinen in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch.

Die Gesamtausgaben in Verbindung mit Leasingverhältnissen beliefen sich 2025 auf 1 454 Mio. CZK (davon Leasingraten in Höhe von 897 Mio. CZK, Zinsaufwendungen in Höhe von 75 Mio. CZK, Raten für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 444 Mio. CZK, Raten für Leasing von niedrigwertigen Vermögenswerten in Höhe von 5 Mio. CZK, nicht in die Bewertung einbezogene variable Leasingraten in Höhe von 33 Mio. CZK).

Die Gesamtausgaben in Verbindung mit Leasingverhältnissen beliefen sich 2024 auf 1 513 Mio. CZK (davon Leasingraten in Höhe von 974 Mio. CZK, Zinsaufwendungen in Höhe von 78 Mio. CZK, Raten

für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 401 Mio. CZK, Raten für Leasing von niedrigwertigen Vermögenswerten in Höhe von 16 Mio. CZK, nicht in die Bewertung einbezogene variable Leasingraten in Höhe von 44 Mio. CZK).

20 VERTRAGLICHE AUSGABENVERPFLICHTUNGEN

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses hat die Unternehmensgruppe Verträge zum Kauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen sowie Investitionen in Immobilien in Höhe von 10 069 Mio. CZK abgeschlossen. Davon sind 4 613 Mio. CZK nicht bezahlte Lieferungen, wovon 3 200 Mio. CZK für 2026 vereinbarte Investitionen und 1 413 Mio. CZK für die Folgejahre vereinbarte Lieferungen ausmachen. Einen Teil der Verbindlichkeiten in Höhe von 848 Mio. CZK wird die Unternehmensgruppe im Jahr 2026 nicht ausschöpfen können. Die restlichen 4 606 Mio. CZK waren zum 31.12.2025 bereits beglichen. Ein wesentlicher Teil der Ausgabenverpflichtungen in Höhe von 7 743 Mio. CZK betrifft Investitionen in Schienenfahrzeuge.

21 EVENTUALFORDERUNGEN

Die Unternehmensgruppe erfasst zum 31.12.2025 keine Eventualforderungen.

22 ERHALTENE UND AUSGEGEBENE GARANTIEN

22.1 Ausgegebene Bankgarantien

Zum 31.12.2025 bestehen bei Komerční banka, a.s. aus einem Haftungslimit von 50 Mio. CZK ausgegebene Bankgarantien. Dabei handelt es sich um Bürgschaften für Verbindlichkeiten. Die Tabelle enthält Verbindlichkeiten, die nicht in der Bilanz aufgeführt sind (z. B. Leasingbürgschaft) oder Verbindlichkeiten, die erst noch entstehen können (z. B. Zollschuld).

Verzeichnis der aktiven, durch die ČD Cargo, a.s. ausgegebenen Bankgarantien zum 31.12.2025

Zu Gunsten von	Typ der Bürgschaft	Höhe der Garantie	Währung	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund
SCF LH I, s.r.o., Sokolovská 394/17, 186 00 Prag 8 - Karlín	Mietgarantie	0,2 Mio.	EUR	05.06.2026	Bankgarantie zur Erfüllung sämtlicher Verbindlichkeiten und Pflichten des Mieters aus dem Mietvertrag mit WestInvest Waterfront Towers s.r.o. – Lighthouse
P3 Lovosice s.r.o., Na Florenci 2116/15, 110 00 Prag 1	Mietgarantie	0,3 Mio.	CZK	30.06.2026	Bankgarantie für den Fall, dass die ČD Cargo, a.s., die im Mietvertrag für Bauten und Grundstücke im Logistikzentrum Lovosice festgelegten Pflichten nicht erfüllt
Zollamt für den Südböhmischen Bezirk, Kasárenská 6, 370 21 České Budějovice	Zollgarantie	0,5 Mio.	CZK	20.01.2026	Bürgschaftsverpflichtung– Gesamtsicherheit. Ausgestellt auf das Zollamt für den Südböhmischen Bezirk zur Sicherung der Zollschuld und weiterer Gebühren

Verzeichnis der aktiven, durch die ČD Cargo, a.s. ausgegebenen Bankgarantien zum 31.12.2025					
Zu Gunsten von	**Typ der Bürgschaft**	**Höhe der Garantie**	**Währung**	**Ende der Gültigkeit**	**Ausstellungsgrund**
Zollamt für den Südböhmischen Bezirk, Kasárenská 6, 370 21 České Budějovice	Zollgarantie	3,5 Mio.	CZK	20.01.2026	Garantieurkunde zur Absicherung der Zollschuld durch eine Gesamturkunde für den Zollvertreter, der auf Grundlage direkter Vertretung handelt. Ausgestellt auf das Zollamt für den Südböhmischen Bezirk
AKIEM SAS, 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, France	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	19.03.2026	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
Rive Rail Leasing 5 Limited, 70 Sir John Rogerson's Quay, Dublin 2, Ireland	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	30.06.2026	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft Rive Rail Leasing 5 Limited.
Rive Rail Leasing 5 Limited, 70 Sir John Rogerson's Quay, Dublin 2, Irland	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	31.03.2026	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft Rive Rail Leasing 5 Limited

22.2 Erhaltene Bankgarantien

Die Tabelle enthält Forderungen, die nicht in der Bilanz aufgeführt sind und auf die ein Anspruch der ČD Cargo, a.s. bei wesentlicher Vertragsverletzung (z. B. Nichterfüllung der Vertragsbedingungen durch den Lieferanten) entstehen könnte.

Verzeichnis der aktiven, von der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2025					
Bankgarantie ausgestellt von	**Garantiegeber**	**Höhe der Garantie**	**Währung der Garantie**	**Ende der Gültigkeit**	**Ausstellungsgrund der Bankgarantie**
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	Alstom Transportation Germany GmbH	1,95 Mio.	EUR	31.03.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09626-2018-O01 vom 03. 01. 2022.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	11 Mio.	EUR	31.03.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-O01 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 Stück TRAXX MS.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	12,9 Mio.	EUR	30.06.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-O01 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 Stück TRAXX MS.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	Raiffeisenbank a.s.	2,75 Mio.	EUR	21.12.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-O01 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 16 Stück Lokomotiven TRAXX MS3.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	12,3 Mio.	EUR	15.01.2027	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-O01 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 Stück TRAXX MS.
Siemens Mobility s.r.o, Siemensova 2715/1, 155 00 Prag 5	Erste Group Bank AG	0,8 Mio.	EUR	10.04.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09606-2022-O01 vom 6. 6. 2022. ETCS-Upgrade für Lokomotive Vectron MS.

Verzeichnis der aktiven, von der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2025

Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe der Garantie	Währung der Garantie	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund der Bankgarantie
ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Prag 3	Raiffeisenbank a.s.	4,39 Mio.	EUR	31.12.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09695-2022-O01 vom 9. 8. 2022. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in ausgewählte Triebfahrzeuge der Baureihe 363,5.
ŽOS Vrútky a.s., Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky	Slovenská sporitelňa, a.s.	1,72 Mio.	EUR	30.11.2026	Gemäß Vertrag Nr. 08623-2020-O01 vom 7. 1. 2021. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 130 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems. Bankgarantie für die Vergleichsvereinbarung.
ŽOS Vrútky a.s., Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky	Slovenská sporitelňa, a.s.	0,86 Mio.	EUR	15.01.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-O01 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 240 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems (Prototyp).
ŽOS Vrútky a.s., Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky	Slovenská sporitelňa, a.s.	1,6 Mio.	EUR	15.01.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-O01 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 240 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems (Serienausführung).
ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Prag 3, AŽD Prag s.r.o., Žirovnická 3146/2, 106 00 Prag 10	Česká spořitelna, a.s.	1,45 Mio.	EUR	29.10.2026	Gemäß Vertrag Nr. 7344-2019-O01 vom 12. 3. 2019. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in ausgewählte Triebfahrzeuge der Baureihen 163 und 363 switch on/off.
ŽOS Vrútky a.s., Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky	Slovenská sporitelňa, a.s.	0,7 Mio.	EUR	31.12.2025	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-O01 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der HDV Baureihe 240 mit ETCS.
ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Prag 3	Raiffeisenbank a.s.	3,38 Mio.	EUR	20.02.2027	Gemäß Vertrag Nr. 00120-2024-O1-UVŘ vom 31. 1. 2025. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in ausgewählte Triebfahrzeuge der Baureihe 242 ČD Cargo, a.s.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	Komerční banka, a.s.	4,9 Mio.	EUR	29.02.2028	Gemäß Vertrag Nr. 08856-2021-O01 vom 25. 2. 2021. Lieferung von bis zu 10 Stück HDV TRAXX 3
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	1,4 Mio.	EUR	31.03.2026	Gemäß Vertrag Nr. 7091-2018-O01 vom 1. 11. 2018. Durchführung der Modernisierung der HV Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (50 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Allianz	49,9 Mio.	CZK	31.12.2026	Gemäß Werkvertrag Nr. 09545-2022-O01 vom 10. 5. 2022. Durchführung der Modernisierung der HV Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (25 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Allianz	0,4 Mio.	EUR	31.12.2026	Gemäß Werkvertrag Nr. 09545-2022-O01 vom 10. 5. 2022. Durchführung der Modernisierung der HV Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (25 St.).

Verzeichnis der aktiven, von der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2025

Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe der Garantie	Währung der Garantie	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund der Bankgarantie
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	0,6 Mio.	EUR	30.09.2026	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-O01 vom 30. 11. 2020. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in HV Baureihe 753.7 (30 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	0,15 Mio.	EUR	30.11.2026	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-O01 vom 30. 11. 2020. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in HV Baureihe 753.7 (30 St.).
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	301,8 Mio.	CZK	31.01.2027	"Gemäß Vertrag Nr. 00509-2024-O01_UVŘ. Durchführung der Modernisierung von bis zu 50 ausgewählten Triebfahrzeugen der Baureihe 742
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,84 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová	Česká spořitelna, a.s.	2,72 Mio.	CZK	31.12.2025	Lieferung neuer Diesel-HV Baureihe 744.1x (einschließlich ETCS, 10 St.)

23 SEGMENTANALYSE

IFRS 8 schreibt vor, dass Geschäftssegmente auf der Grundlage interner Managementberichte der Unternehmensgruppe zu identifizieren sind, die regelmäßig vom Hauptentscheidungsträger im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft überprüft werden. Die bedeutendsten Kunden sowie die geographischen Gebiete (Länder),

mit denen die Unternehmensgruppe Erträge erwirtschaftet, enthält Kapitel 24. Die ausweisbaren Geschäftssegmente der Unternehmensgruppe gemäß IFRS 8 gliedern sich wie folgt:

- Im Segment Verkehr werden Kunden der Unternehmensgruppe Transporte eines breiten Warenspektrums angeboten: Eisen und Maschinenbauerzeugnisse, Braun- und Steinkohle, Baustoffe, Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse, chemische Erzeugnisse und flüssige Kraftstoffe, Holz und Papiererzeugnisse, Automotive, aber auch Kombiverkehr und die Beförderung sonstiger Sendungen, einschließlich außerordentlicher Sendungen. Transporte dieser Waren werden im Rahmen von Produkten einzelner Wagensendungen sowie durch Komplettzüge realisiert. Komplettzüge sind die bestgeeignete Beförderungsweise für voluminöse Güter, die direkt vom Absender zum Empfänger ohne Rangieren befördert werden. Gütertransporte mit Einzelwagen oder Wagengruppen nutzen Kunden hingegen für den Transport eines kleineren Warenumfangs. In der Tschechischen Republik ist die ČD Cargo, a.s. einziger Anbieter von Transporten einzelner Wagensendungen im gesamten Schienennetz, weil der technologische Aufwand im Vergleich zu Transporten mit Komplettzügen weitaus größer ist. Vom Absender werden einzelne Wagensendungen in der Regel mit einem sog. Nahgüterzug zum nächsten Rangierbahnhof gebracht, von dort per Fernzug zu einem Rangierbahnhof in unmittelbarer Nähe des Empfängers und dann erneut per Nahgüterzug an ihn zugestellt.
- Im Segment Zusatzdienstleistungen werden weitere Dienstleistungen angeboten, die dem Warentransport auf der Schiene unmittelbar vorausgehen oder direkt an ihn anknüpfen. Dabei handelt es sich um Zusammenführung und Verladen von Ware, einschließlich ihrer Lagerung, Schleppgleisbetrieb, d. h. Zufuhr und Abfuhr von Waggons, Rangieren auf Schleppgleisen, Wagenreihung vor ihrer Bereitstellung auf dem Schleppgleis, Speditionsdienst, komplette Zolldienstleistungen für alle Beförderungsarten, einschließlich des Kontakts zu Behörden u. Ä. Darüber hinaus wird in diesem Segment auch die Vermietung ungenutzter Kapazität von Triebfahrzeugen und Güterwagen an externe Subjekte angeboten. Nicht zuletzt gehören hierher auch Reparaturen und Instandhaltung von Triebfahrzeugen und Güterwagen für den internen Bedarf der Unternehmensgruppe sowie externe Kunden, die in den einzelnen Reparaturzentren durchgeführt werden.

Der Vorstand der Muttergesellschaft ist das Organ, welches die Ergebnisse in den einzelnen Segmenten überwacht, analysiert und auch auf Grundlage dieser Analyse entsprechende Entscheidungen trifft.

(in Mio. CZK)

2025	Verkehr	Zusatz-dienstleistungen	Eliminierung	Gesamt
Umsatzerlöse aus der Haupttätigkeit – Beförderung	**14 746**	**3 751**	**-2 879**	**15 618**
Umsatzerlöse aus der Haupttätigkeit	**0**	**1 499**	**-282**	**1 216**
Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	**-7 330**	**-2 353**	**2 818**	**-6 865**
Traktionskosten	-1 727	0	3	-1 724
Entgelt für die Nutzung des Schienenverkehrswegs	-1 224	0	0	-1 224
Sonstige Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	-4 380	-2 353	2 816	-3 917
Personalaufwand	**-4 820**	**-1 197**	**0**	**-6 018**
Anteil am Ergebnis nach der Equity-Methode	0	0	-6	-6
Sonstige betriebliche Erträge	131	442	-111	462
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-293	-322	24	-591
Verluste und Gewinne aus der Wertminderung finanzieller Vermögenswerte	-61	-6	0	-67
Abschreibungen	-4 811	-867	75	-5 603
Zinsaufwendungen	-615	-71	1	-685
Sonstige Finanzaufwendungen	-112	-318	261	-169
Sonstige Finanzerträge	62	41	0	103
Verlust (-) / Gewinn (+) vor Steuern	**-3 104**	**-899**	**183**	**-3 821**
Steuer vom Einkommen und Ertrag	-568	-148	32	-685
Jahresfehlbetrag (-) / Jahresüberschuss (+)	**-2 537**	**-751**	**151**	**-3 136**

(in Mio. CZK)

2024	Verkehr	Zusatz-dienstleistungen	Eliminierung	Gesamt
Umsatzerlöse aus der Haupttätigkeit	**14 156**	**4 366**	**-2 951**	**15 571**
Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	**-6 931**	**-2 838**	**2 889**	**-6 880**
Traktionskosten	-1 920	0	0	-1 920
Entgelt für die Nutzung des Schienenverkehrswegs	-1 062	0	0	-1 062
Sonstige Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	-3 949	-2 838	2 889	-3 898
Personalaufwand	**-4 787**	**-743**	**0**	**-5 530**
Sonstige betriebliche Erträge	233	695	-373	555
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-267	-264	-2	-533
Abschreibungen	-3 099	-581	95	-3 585
Zinsaufwendungen	-536	-70	3	-603
Sonstige Finanzaufwendungen	-90	-11	7	-94
Sonstige Finanzerträge	106	19	28	153
Verlust (-) / Gewinn (+) vor Steuern	**-1 215**	**573**	**-304**	**-946**
Steuer vom Einkommen und Ertrag	215	-36	47	226
Jahresfehlbetrag (-) / Jahresüberschuss (+)	**-1 000**	**537**	**-257**	**-720**

24 ERTRÄGE

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport:	14 402	13 954
• *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Inland*	*3 464*	*3 653*
• *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ausland*	*10 938*	*10 301*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Deutschland*	*4 082*	*3 710*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Polen*	*1 481*	*1 333*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Österreich*	*1 174*	*1 152*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Slowakei*	*985*	*1 068*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Italien*	*845*	*837*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Ukraine*	*379*	*389*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Slowenien*	*343*	*339*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Ungarn*	*168*	*265*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Belgien*	270	262
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Frankreich*	*124*	*179*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Rumänien*	*143*	*173*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Niederlande*	*225*	*172*
o *Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - sonstige Länder*	*719*	*422*
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport:*		
• *Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Inland*	*484*	*477*
• *Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ausland*	*158*	*448*
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – abgegrenzte	**642**	**925**
Sonstige Umsatzerlöse aus Zusatzdienstleistungen	274	312
Erträge aus Verträgen mit Kunden gesamt	**15 318**	**15 191**
Erträge aus kurzfristiger Vermietung	300	380
Erträge gesamt	**15 618**	**15 571**

* Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport beinhalten insbesondere Erlöse aus in Bahnstationen erbrachten Dienstleistungen, Zusatzdienstleistungen und den Betrieb von Schleppgleisen betreffende Dienstleistungen.

Der Gesamtumfang des Güterverkehrs wurde im Jahr 2025 durch den anhaltenden Kriegskonflikt in der Ukraine sowie im Nahen Osten beeinflusst. Den Schienengüterverkehr betreffen dabei insbesondere die durch diese Konflikte ausgelösten Veränderungen im internationalen Handel und in der Logistik. Nahezu alle Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen sahen sich 2025 mit einem deutlichen Rückgang der Transportleistungen auf dem inländischen Verkehrsmarkt konfrontiert, der auf strukturelle Veränderungen in der Wirtschaft zurückzuführen ist. Betroffen sind vor allem sinkende Mengen an Energie- und Fernwärmekohle, Eisenerz sowie Fertigprodukten, ebenso beispielsweise Getreide. Trotz des schrittweisen Ausbaus von Transporten für Produkte der Kreislaufwirtschaft (Kommunalabfälle, Biomasse, Eisenschrott u. Ä.) und – im Fall von ČD Cargo – auch der Weiterentwicklung von Transportdienstleistungen im Ausland, können diese absoluten Mengenverluste nur teilweise kompensiert werden.

Erträge aus Vermietung schließen vor allem Erträge aus kurzfristigen und gelegentlichen Vermietungen von Güterwagen und Triebfahrzeugen ein.

In Hinblick auf den Umfang in Rechnung gestellter Dienstleistungen gehören zu den bedeutendsten inländischen Abnehmern:

- MORAVIA STEEL, a.s.
- CARBOSPED, spol. s r.o.
- METRANS, a.s.
- Čepro, a.s.

- Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.

Der Umfang der in Rechnung gestellten Dienstleistungen übersteigt bei keinem der vorstehenden Abnehmer 10 % des Gesamtvolumens.

Ausländische Abnehmer sind vor allem Eisenbahnunternehmen (nationale Transportunternehmen) und sonstige Unternehmen. In Hinblick auf den Umfang in Rechnung gestellter Dienstleistungen sind die bedeutendsten:

Eisenbahnunternehmen (nationale Transportunternehmen)

- DB Cargo AG
- Rail Cargo Austria AG
- Železničná spoločnosť Cargo Slovakia

Sonstige Unternehmen

- Maersk Line A/S
- CAT France SAS

24.1 Vertragsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen

Die Unternehmensgruppe identifiziert die nachstehenden Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen (siehe auch Kapitel 18) in Bezug auf Erträge aus Verträgen mit Kunden:

(in Mio. CZK)

Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen	16	15
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen gesamt	**16**	**15**

24.2 Restliche Leistungsverpflichtungen

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	**31.12.2024**
Restliche Leistungsverpflichtungen:		
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	13	12
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	1	1
Sonstige betriebliche Erträge	2	2
Gesamt	**16**	**15**

Dabei handelt es sich um Leistungsverpflichtungen aus abgeschlossenen Verträgen, bei denen die Leistungserfüllung durch die Unternehmensgruppe noch nicht abgeschlossen ist.

25 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

(in Mio. CZK)

	2025	**2024**
Gewinn aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen	28	23
Gewinn aus der Liquidation nicht mehr benötigter Vermögensgegenstände	44	44
Ersatz für Mankos und Schäden	112	75
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	16	9
Kursgewinne – betriebliche	131	181
Sonstige	131	223
Sonstige betriebliche Erträge gesamt	**462**	**555**

26 DIENSTLEISTUNGEN, MIETE, MATERIAL- UND ENERGIEVERBRAUCH

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Traktionskosten	-1 724	-1 917
– *Traktionskraftstoff (Diesel)*	-349	*-387*
– *Traktionsstrom*	-1 375	*-1 530*
Entgelt für die Nutzung des Schienenverkehrswegs	-1 202	-1 037
Zugewiesene Verkehrswegekapazität	-22	-26
Sonstige Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	-3 917	-3 900
– *Materialverbrauch*	*-269*	*-266*
– *Sonstiger Energieverbrauch*	*-121*	*-126*
– *Kraftstoffverbrauch*	*-9*	*-15*
– *Reparaturen und Wartung*	*-342*	*-319*
– *Reisekosten*	*-128*	*-118*
– *Kurzfristige Miete*	*-444*	*-401*
– *Gebühren für Eisenbahnwagen (RIV)*	*-161*	*-160*
– *Frachtkosten*	*-1 805*	*-1 865*
– *Dienstleistungen in Verbindung mit der Gebäudenutzung*	*-56*	*-56*
– *Betriebsbedingte Reinigung von Schienenfahrzeugen*	*-4*	*-5*
– *Grenzübertritte betreffende Leistungen*	*-63*	*-87*
– *Werbungskosten*	*-23*	*-20*
– *Beratungsleistungen und Wirtschaftsprüfung*	*-66*	*-45*
– *Betrieb, Wartung und sonstige Dienstleistungen in Bezug auf ICT*	*-255*	*-254*
– *Erholungsaufenthalte für Beschäftigte*	*-17*	*0*
– *Dienstleistungen im Umweltbereich*	*-1*	*-2*
– *Sonstige Dienstleistungen*	*-153*	*-161*
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch gesamt	**-6 865**	**-6 880**
Aktivierung von Vermögen und Vorräte	*-330*	*-388*
Materialverbrauch mit Aktivierung	-599	-654
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch mit Aktivierung	**-7 195**	**-7 268**

Die Kosten des Materialverbrauchs werden um die eigenen Kosten der ČD Cargo, a.s. für den Erwerb von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen, den Erwerb von immateriellen Vermögensgegenständen und den Erwerb von Vorräten in Höhe von 330 Mio. CZK reduziert (2024: 388 Mio. CZK).

Der Posten Traktionsstrom für den Zeitraum vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 umfasst die von der Gesellschaft Správa železnic, s.o. gekaufte Traktionsenergie in Höhe von 666 Mio. CZK (2024: 828 Mio. CZK).

Sonstige Dienstleistungen schließen insbesondere Kosten im Bereich Gesundheitsfürsorge und weitere individuell unbedeutende Posten ein.

Die nachstehende Tabelle bildet die Aufwendungen für durch den Abschlussprüfer, die Gesellschaft Deloitte Audit, s.r.o. ab.

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Pflichtprüfung des Jahresabschlusses (einschließlich Tochtergesellschaften)	-4	-3
Andere nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen (einschließlich Tochtergesellschaften)*	0	0
Gesamt*	**-4**	**-3**

27 AUFWENDUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Lohnkosten	-4 071	-3 980
Abfindung	-312	-66
Pensionsvergünstigungen	-777	-826
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung	-550	-478
Beitrag zur Rentenzusatzversicherung	-102	-6
Beitrag zur Kapitallebensversicherung	-12	-2
Vergütungen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen	-91	-96
Sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-103	-76
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer gesamt	**-6 018**	**-5 530**
– Aktivierung von Vermögen und Vorräte	*-147*	*-150*
Lohnkosten mit Aktivierung	-4 218	-4 130
– Aktivierung von Vermögen und Vorräte	*-50*	*-51*
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung mit Aktivierung	-600	-529
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer mit Aktivierung	**-6 215**	**-5 731**

Die Lohnkosten werden um die eigenen Kosten der ČD Cargo, a.s. für den Erwerb von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen sowie für den Erwerb von immateriellen Vermögensgegenständen und für den Erwerb von Vorräten in Höhe von insgesamt 147 Mio. CZK reduziert. (2024: 150 Mio. CZK). Gleichzeitig werden auch die Kosten für die gesetzliche Sozial- und Krankenversicherung um insgesamt 50 Mio. CZK reduziert (2024: 51 Mio. CZK).

Sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten vor allem Aufwendungen für die Weiterbildung von Mitarbeitern.

Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand der Unternehmensgruppe:

	2025	2024
Mitarbeiter	5 833	6 480
Management in Schlüsselpositionen	28	30
Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand gesamt	**5 861**	**6 510**

Das Management in Schlüsselpositionen wird durch den Vorstand und Aufsichtsrat der Muttergesellschaft gebildet. Bei den Tochtergesellschaften sind lediglich die Mitglieder des satzungsmäßigen Organs der einzelnen Gesellschaften einbezogen. Bei der Muttergesellschaft zählt außerdem auch der Prüfungsausschuss zum Management in Schlüsselpositionen. Ausführlichere Informationen enthält Kapitel 1.5.

Vergütungen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Kurzfristige Vergünstigungen	-68	-72
Pensionsvergünstigungen	-15	-16
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung	-8	-8
Gesamtvergütungen des Managements in Schlüsselpositionen	**-91**	**-96**

28 ABSCHREIBUNGEN, AMORTISATION UND WERTMINDERUNG

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Abschreibungen auf Grundstücke, Gebäude und Anlagen (Kapitel 5)	-78	-68
Abschreibungen auf Transportmittel (Kapitel 5)	-1 738	-1 498
Abschreibung Leasing – IFRS 16 (Kapitel 19)	-815	-864
Amortisation immaterieller Vermögensgegenstände (Kapitel 6)	-117	-100
Verluste/Gewinne aus der Wertminderung von Grundstücken, Gebäuden, Anlagen und Software (Kapitel 5, 6, 19)	-2 855	- 1 055
Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung gesamt	**-5 603**	**-3 585**

29 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Änderung der Wertberichtigungen auf Vorräte	-40	-1
Aufwendungen für Vertragsstrafen und Verzugszinsen	-10	-8
Steuern und Gebühren	-23	-23
Kursverluste – betriebliche	-192	-195
Versicherung	-150	-122
Ersatz für Mankos und Schäden – Aufwand	-33	-43
Sonstige	-143	-145
Sonstige betriebliche Aufwendungen gesamt	**-591**	**-537**

Die Zeile Sonstige besteht insbesondere aus der Differenz zu den Verbindlichkeiten aus den Leasingverträgen in Höhe von 33 Mio. CZK (2024: 44 Mio. CZK).

30 FINANZAUFWENDUNGEN

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Zinsen aus Kontokorrentkonten und Bankkrediten	-427	-340
Zinsen aus Verbindlichkeiten aus gesicherten Darlehen	-82	-78
Zinsen aus Leasingverbindlichkeiten – IFRS 16	-75	-78
Zinsaufwendungen – Anleihen	-91	-102
Sonstige Zinsaufwendungen	-3	-5
Aufzinsung von Rückstellungen	-7	-8
Kursverluste – finanzielle	-139	-82
Bankauslagen	-3	-3
Sonstige Finanzaufwendungen	-27	-1
Finanzaufwendungen gesamt	**-854**	**-697**

31 FINANZERTRÄGE

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Kursgewinne – finanzielle	85	103
Gewinn aus Verkauf von Wertpapieren und Anteilen	0	7
Erhaltene Zinsen	18	29
Finanzerträge gesamt	**103**	**139**

32 GEWINNSTEUER

32.1 In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Gewinnsteuer

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Fällige Steuer der laufenden Periode – Ausweisung in der GuV-Rechnung	-106	-139
- davon Steuer vom Einkommen und Ertrag mit Bezug auf Vorjahre	*5*	*74*
Latente Steuer – Ausweisung in der GuV-Rechnung	790	365
Steueraufwand gesamt	**684**	**226**

Abgleich des Gesamtsteueraufwands für das Jahr mit dem Buchgewinn:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Gewinn (+) / Verlust (-) vor Steuern	-3 820	-946
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Voraussichtlicher Aufwand für die Steuer vom Einkommen und Ertrag	802	199
Anpassungen:		
Abweichung der Steuersätze	-19	-19
Dividendenerträge	2	2
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Bildung von Rückstellungen	-4	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Inventurverluste und Schäden	-3	-1
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Lohnkosten	-8	-9
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Differenz der Schätzungsposten der Vorjahre	-6	-8
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – sonstige	-80	-19
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – Auflösung von Rückstellungen	0	1
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – Vertragsstrafen	0	2
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – Differenz der Schätzungsposten der Vorjahre	8	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – sonstige	15	13
Fremdkapitalkosten	-2	0
Im Ausland bezahlte Steuer	-21	-10
Steuer vom Einkommen und Ertrag mit Bezug auf Vorjahre	5	74
Steuerermäßigungen	1	2
Einfluss einer nicht verbuchten latenten Steuerforderung	-6	-1
Gewinnsteuer – Ausweisung in der GuV-Rechnung	**684**	**226**

Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage	-112	43
Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	**-112**	**43**

32.2 Latente Steuer

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge	56	0
Rückstellungen	823	422
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	155	195
Verbindlichkeiten zur Erstattung	16	15
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	5 373	5 684
Forderungen	129	82
Übermäßige Fremdkapitalkosten	249	223
Derivate	4	0
Bemessungsgrundlage zur Kalkulation der latenten Steuer	**6 805**	**6 621**
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Latente Steuerforderung – anerkannte	1 429	1 391
Aufrechnung Forderung vs. Verbindlichkeit	-1 429	-1 391
Latente Steuerforderung	**0**	**0**

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Anlagevermögen	-10 737	-13 814
Forderungen – Vertragsstrafen	-37	-10
Derivate	0	-3
Sonstige	-53	-44
Bemessungsgrundlage zur Kalkulation der latenten Steuer	-10 827	-13 871
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Latente Steuerforderung – anerkannte	-2 274	-2 913
Aufrechnung Forderung vs. Verbindlichkeit	1 429	1 391
Latente Steuerverbindlichkeit	**-845**	**-1 522**

Die steuerliche Auswirkung temporärer Differenzen ist wie folgt kalkuliert:

(in Mio. CZK)

	01.01.2025	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	31.12.2025
Nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge	0	12	0	0	12
Rückstellungen	89	84	0	0	173
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	41	-8	0	0	33
Verbindlichkeiten zur Erstattung	3	0	0	0	3
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	1 194	48	-114	0	1 128
Forderungen	17	10	0	0	27
Übermäßige Fremdkapitalkosten	47	5	0	0	52
Derivate	0	0	1	0	1
Latente Steuerforderung	**1 391**	**151**	**-113**	**0**	**1 429**

(in Mio. CZK)

	01.01.2025	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	31.12.2025
Anlagevermögen	-2 901	646	0	0	-2 255
Forderungen – Vertragsstrafen	-2	-6	0	0	-8
Derivate	-1	0	1	0	0
Sonstige	-9	-2	0	0	-11
Latente Steuerverbindlichkeit	**-2 913**	**638**	**1**	**0**	**-2 274**

(in Mio. CZK)

	01.01.2024	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	31.12.2024
Rückstellungen	84	5	0	0	89
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	37	4	0	0	41
Verbindlichkeiten zur Erstattung	3	0	0	0	3
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	1 243	-82	33	0	1 194
Forderungen	14	3	0	0	17
Übermäßige Fremdkapitalkosten	32	15	0	0	47
Sonstige	2	-2	0	0	0
Latente Steuerforderung	**1 415**	**-57**	**33**	**0**	**1 391**

(in Mio. CZK)

	01.01.2024	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	31.12.2024
Anlagevermögen	-3 326	425	0	0	-2 901
Forderungen – Vertragsstrafen	-8	6	0	0	-2
Derivate	-11	0	10	0	-1
Sonstige	0	-9	0	0	-9
Latente Steuerverbindlichkeit	**-3 345**	**422**	**10**	**0**	**-2 913**

32.3 Ausgleichsteuer

Die Unternehmensgruppe erfüllt die Bedingungen des sicheren Hafen-Tests, und ihre Ausgleichsteuer für das Jahr 2025 beträgt null.

33 TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

33.1 Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen am Ende der Berichtsperiode

(in Mio. CZK)

31. 12. 2025	Forderungen	Verbindlichkeiten
České dráhy, a.s.	**4**	**231**
RAILLEX, a.s.	3	3
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	14	0
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	3	3
Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	**20**	**6**
ČD - Telematika a.s.	0	99
DPOV, a.s.	0	9
ČD travel, s.r.o.	0	1
ČD relax, s.r.o.	0	1
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	0	1
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	16	0
Sonstige Gesellschaften	**16**	**111**
Gesamt	**40**	**348**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Forderungen	Verbindlichkeiten
České dráhy, a.s.	**5**	**257**
RAILLEX, a.s.	6	2
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	13	0
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	2	5
Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	**21**	**7**
ČD - Telematika a.s.	0	86
ČD - Informační Systémy, a.s.	0	64
DPOV, a.s.	1	51
ČD travel, s.r.o.	0	1
ČD relax, s.r.o.	0	1
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	0	1
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	17	0
Sonstige Gesellschaften in der Unternehmensgruppe České dráhy	**18**	**204**
Gesamt	**44**	**468**

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden zu den marktüblichen Preisen unter Berücksichtigung der Menge der gekauften Ware durchgeführt.

Unbeglichene Salden sind nicht besichert und werden bargeldlos oder durch Aufrechnung beglichen. Die Fälligkeit ist auf 30 oder 60 Tage festgelegt. Es wurden keinerlei Garantien gewährt oder erhalten.

33.2 Mit nahestehenden Unternehmen realisierte Erträge

(in Mio. CZK)

2025	Verkauf von Vermögenswerten	Verkauf von Dienstleistungen	Sonstige Erträge	Finanzerträge	Gesamt
České dráhy, a.s.	0	36	1	0	37
ČD - Telematika, a.s.	0	0	68	2	70
DPOV, a.s.	0	3	0	0	3
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	0	96	0	0	96
ČD BUS a.s.	4	0	0	0	4
RAILLEX, a.s.	0	18	0	0	18
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	0	73	0	0	73
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	23	15	0	38
Gesamt	**4**	**249**	**84**	**2**	**339**

Erträge aus dem Verkauf von Dienstleistungen beinhalten vor allem Erträge für Leistungen der Lokbesatzungen, Erträge aus innerstaatlichen Transporten von Wagensendungen und sonstige Erträge aus dem Eisenbahngüterverkehr.

(in Mio. CZK)

2024	Verkauf von Dienstleistungen	Sonstige Erträge	Gesamt
České dráhy, a.s.	36	2	38
ČD - Telematika, a.s.	0	0	0
DPOV, a.s.	3	0	3
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	84	0	84
RAILLEX, a.s.	21	0	21
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	42	0	42
Ostravská dopravní společnost, a.s.	5	0	5
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	21	0	21
Terminál Mošnov, a.s.	3	0	3
Gesamt	**215**	**2**	**217**

Erträge aus dem Verkauf von Dienstleistungen beinhalten vor allem Erträge aus innerstaatlichen Transporten von Wagensendungen, Erträge für Leistungen der Lokbesatzungen und sonstige Erträge aus dem Eisenbahngüterverkehr.

33.3 Mit nahestehenden Unternehmen und Personen abgewickelte Käufe

(in Mio. CZK)

2025	Vermögen	Material und Energie	Dienst-leistungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
České dráhy, a.s.	207	407	83	10	707
ČD - Telematika a.s.	279	3	86	0	368
ČD - Informační Systémy, a.s.	8	1	43	0	52
DPOV, a.s.	44	2	22	0	68
ČD relax, s.r.o.	0	0	20	0	20
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	0	0	20	0	20
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	0	0	0	1	1
JLV, a.s.	0	0	2	0	2
RAILLEX, a.s.	0	0	19	0	19
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	0	19	0	19
Gesamt	**538**	**413**	**314**	**11**	**1 276**

Beim Einkauf von Vermögen handelt es sich 2025 vor allem um den Erwerb von gebrauchten Triebfahrzeugen, Komponentenreparaturen und die Modernisierung von Triebfahrzeugen, die Einführung von ETCS sowie Investitionen im IT-Bereich.

Der Einkauf von Dienstleistungen umfasst 2025 vor allem Aufwendungen für zu kaufende Bahnleistungen, Dienstleistungen im Bereich Informatik, Reparaturen und Instandhaltung von Triebfahrzeugen, Miete für Bahnwagen und Grenzübertritte betreffende Leistungen im Güterverkehr.

Bei Beschaffungen von der Gesellschaft České dráhy, a.s., im Jahr 2025 handelt es sich vor allem um Diesel im Wert von 319 Mio. CZK, Erwerb von gebrauchten Triebfahrzeugen im Wert von 201 Mio. CZK, Erwerb von Ersatzteilen im Wert von 62 Mio. CZK, Miete von unbeweglichem Vermögen im Wert von 31 Mio. CZK, Komponentenreparaturen und Modernisierung von Triebfahrzeugen im Wert von 26 Mio. CZK sowie Erwerb von Wärme im Wert von 23 Mio. CZK.

(in Mio. CZK)

2024	Vermögen	Material und Energie	Dienst-leistungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
České dráhy, a.s.	295	471	200	20	986
ČD - Telematika a.s.	287	1	26	0	314
ČD - Informační Systémy, a.s.	37	3	115	0	155
DPOV, a.s.	95	3	18	0	116
JLV, a.s.	0	0	2	0	2
RAILLEX, a.s.	0	0	11	0	11
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	0	26	0	26
Gesamt	**714**	**478**	**398**	**20**	**1 610**

Beim Einkauf von Vermögen handelt es sich 2024 vor allem um den Erwerb von gebrauchten Triebfahrzeugen, Komponentenreparaturen und die Modernisierung von Triebfahrzeugen sowie Investitionen im IT-Bereich.

Der Einkauf von Dienstleistungen umfasst 2024 vor allem Aufwendungen für zu kaufende Bahnleistungen, Dienstleistungen im Bereich Informatik, Reparaturen und Instandhaltung von Triebfahrzeugen, Miete für Bahnwagen und Grenzübertritte betreffende Leistungen im Güterverkehr.

Bei Beschaffungen von der Gesellschaft České dráhy, a.s. im Jahr 2024 handelt es sich vor allem um Diesel im Wert von 372 Mio. CZK, Erwerb von gebrauchten Triebfahrzeugen im Wert von 194 Mio. CZK, Komponentenreparaturen und Modernisierung von Triebfahrzeugen im Wert von 80 Mio. CZK, Erwerb von Ersatzteilen im Wert von 66 Mio. CZK und Erwerb von Wärme im Wert von 30 Mio. CZK.

33.4 Käufe und Verkäufe von immateriellen Vermögensgegenständen, Sachanlagevermögen und Finanzvermögen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

33.4.1 Verkäufe

Im Jahr 2025 kam es zum Verkauf eines Transportmittels an die Gesellschaft ČD BUS a.s. im Wert von 4 Mio. CZK. Im Jahr 2024 wurden keine bedeutenden Verkäufe an nahestehende Unternehmen und Personen durchgeführt.

33.4.2 Käufe

(in Mio. CZK)

Käufe	Immaterielle Vermögensgegenstände 2025	Grundstücke, Gebäude, Anlagen 2025	Immaterielle Vermögensgegenstände 2024	Grundstücke, Gebäude, Anlagen 2024
České dráhy, a.s.	0	207	0	295
ČD - Telematika a.s.	15	264	0	287
ČD - Informační Systémy, a.s.	8	0	37	0
DPOV, a.s.	0	44	0	95
Gesamt	**23**	**515**	**37**	**677**

Beim Kauf von Vermögen handelt es sich vor allem um den Kauf von gebrauchten Triebfahrzeugen, Komponentenreparaturen und Modernisierung von Triebfahrzeugen, das Zugsicherungssystem ETCS für Lokomotiven sowie Investitionen im IT-Bereich.

33.5 Darlehen von nahestehenden Personen und Unternehmen

Die ČD Cargo, a.s. hat mit der Muttergesellschaft České dráhy, a.s. die vertraglich gesicherte Möglichkeit der Aufnahme finanzieller Mittel bis in Höhe von 700 Mio. CZK (über das Cash-Pooling-Limit von 300 Mio. CZK hinaus). Die Cash-Pooling-Kreditlinie ist bei Komerční banka eröffnet. Für den Fall seiner Inanspruchnahme wurde ein Zinssatz von O/N Pribor + Marge 0,90 % p.a. festgelegt. Im Verlauf des Jahres 2024 wurde dieses Instrument einmal in Höhe von 8,5 Mio. CZK genutzt. Im Verlauf des Jahres 2025 wurde dieses Instrument einmal in Höhe von 7,2 Mio. CZK genutzt.

33.6 Beziehungen zur Eisenbahnverwaltung

Aufwendungen, die in Bezug zur Gesellschaft Správa železnic, s.o. realisiert wurden, betreffen in der Berichtsperiode 2025 bzw. 2024 vor allem Gebühren für die Zuweisung von Kapazität und Nutzung des Schienenverkehrswegs. Die Unternehmensgruppe kaufte von der Správa železnic, s.o. außerdem Traktionsstrom. Die Höhe der Aufwendungen für die Berichtsperiode 2025 und 2024 ist in Kapitel 26 angeführt.

Die Erträge der Unternehmensgruppe im Jahr 2025 bestehen insbesondere aus Umsatzerlösen für die Beförderung von Wagensendungen im Inland in Höhe von 17 Mio. CZK. 2024 waren es 24 Mio. CZK.

Aufwendungen und Erträge der Unternehmensgruppe, die in Bezug zur Správa železnic, s.o. realisiert wurden, gestalten sich für 2025 und 2024 wie folgt:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Aufwendungen	Erträge
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität	583	0
Miete für Immobilien	15	0
Traktionsstrom	666	0
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	17
Telekommunikationsdienstleistungen	33	0
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	9	0
Schadenersatz	18	5
Überprüfung von Zwischenfällen	3	0
Reparaturen und Wartung	12	0
Sonstige	5	1
Gesamt	**1 344**	**23**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Aufwendungen	Erträge
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität	595	0
Miete für Immobilien	15	0
Traktionsstrom	837	0
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	24
Telekommunikationsdienstleistungen	35	0
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	31	0
Schadenersatz	0	11
Überprüfung von Zwischenfällen	3	0
Reparaturen und Wartung	13	0
Sonstige	4	0
Gesamt	**1 533**	**35**

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Unternehmensgruppe Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der Správa železnic, s.o.:

(in Mio. CZK)

Forderungen	31.12.2025	31.12.2024
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	5	17
Geleistete Anzahlungen	43	52
Gesamt	**48**	**69**

(in Mio. CZK)

Verbindlichkeiten	31.12.2025	31.12.2024
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität – Güterverkehr	123	117
Traktionsstrom	81	114
Funk- und Kommunikationstechnologien	9	7
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	13	8
Sonstige	5	5
Gesamt	**231**	**251**

33.7 Beziehungen zur ČEZ-Gruppe

Bei den in Bezug auf die ČEZ-Gruppe realisierten Aufwendungen handelt es sich insbesondere um gekaufte Eisenbahnleistungen und Zahlungen für die Abnahme von Wärmeenergie. Die Erträge betreffen vor allem Umsatzerlöse aus Gütertransporten.

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Aufwendungen	Erträge
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	13
Gekaufte Eisenbahnleistungen	44	0
Wärmeenergie	18	0
Sonstige	1	0
Gesamt	**63**	**13**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Aufwendungen	Erträge
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	24
Gekaufte Eisenbahnleistungen	44	0
Wärmeenergie	14	0
Sonstige	1	0
Gesamt	**59**	**24**

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Unternehmensgruppe folgende Forderungen gegen die ČEZ-Gruppe:

(in Mio. CZK)

Forderungen	31. 12. 2025	31.12.2024
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	1	6
Gesamt	**1**	**6**

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Unternehmensgruppe folgende Verbindlichkeiten gegenüber der ČEZ-Gruppe:

(in Mio. CZK)

Verbindlichkeiten	31.12.2025	31.12.2024
Gekaufte Eisenbahndienstleistungen	10	10
Sonstige	3	3
Gesamt	**13**	**13**

33.8 Beziehungen zu sonstigen nahestehenden Unternehmen und Personen

Im Rahmen weiterer Beziehungen zum Staat, zu staatlichen Firmen und Organisationen führte die Unternehmensgruppe außerdem Zahlungen insbesondere von Steuern und Gebühren (USt, fällige Steuer, Zölle und Gebühren usw.) aus.

34 NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE

34.1 Eigenkapital - nicht beherrschende Anteile

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Terminal Brno, a.s.	ČD-DUSS Terminál, a.s.	Gesamt
Nicht beherrschende Anteile in Höhe von	**33,07%**	**49%**	
Grundkapital	**24**	**2**	**26**
Gewinnvortrag – Gewinn der laufenden Periode	0	1	1
Gewinnvortrag	5	15	20
Gesamt	**29**	**18**	**47**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Terminal Brno, a.s.	ČD-DUSS Terminál, a.s.	Gesamt
Nicht beherrschende Anteile in Höhe von	**33,07%**	**49%**	
Grundkapital	**24**	**2**	**26**
Gewinnvortrag – Gewinn der laufenden Periode	-1	2	1
Gewinnvortrag	6	13	19
Gesamt	**29**	**17**	**46**

(in Mio. CZK)

01.01.2024	Terminal Brno, a.s.	ČD-DUSS Terminál, a.s.	Gesamt
Nicht beherrschende Anteile in Höhe von	**33,07%**	**49%**	
Grundkapital	**24**	**2**	**26**
Gewinnvortrag – Gewinn der laufenden Periode	1	0	1
Gewinnvortrag	6	12	18
Gesamt	**31**	**14**	**45**

34.2 Zusammengefasste Finanzinformationen – Gesellschaften mit nicht beherrschenden Anteilen

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Terminal Brno, a.s.	ČD-DUSS Terminál, a.s.
Aktiva gesamt	**91**	**42**
Anlagevermögen	72	6
Kurzfristiges Vermögen	19	36
Verbindlichkeiten gesamt	**3**	**6**
Langfristige Verbindlichkeiten	1	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2	6
Netto-Vermögenswerte	88	36
Anteil am Nettovermögen – nicht beherrschende Anteile	**59**	**18**
Anteil am Nettovermögen – Unternehmensgruppe	**29**	**18**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Terminal Brno, a.s.	ČD-DUSS Terminál, a.s.
Aktiva gesamt	**90**	**41**
Anlagevermögen	72	8
Kurzfristiges Vermögen	18	33
Verbindlichkeiten gesamt	**3**	**6**
Langfristige Verbindlichkeiten	1	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2	6
Netto-Vermögenswerte	87	35
Anteil am Nettovermögen – nicht beherrschende Anteile	**29**	**17**
Anteil am Nettovermögen – Unternehmensgruppe	**58**	**18**

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Erträge gesamt	87	80
Jahresüberschuss	2	1
Anteil am Jahresüberschuss – nicht beherrschende Anteile	**1**	**1**
Anteil der Unternehmensgruppe am Jahresüberschuss	**1**	**0**

35 FINANZINSTRUMENTE

35.1 Kapitalsteuerung

Die Unternehmensgruppe steuert ihre Kapitalstruktur, um sicherzustellen, dass sie in der Lage ist, ihre Tätigkeit als gesundes Unternehmen bei Optimierung des Verhältnisses zwischen Fremd- und Eigenmitteln fortzuführen. Das angestrebte Verhältnis von Fremd- und Eigenkapital beträgt gemäß den Anforderungen der Bank maximal 75 % zu 25 %.

Die Kapitalstruktur der Unternehmensgruppe besteht aus der Nettoschuld (Darlehen, abzüglich Barbestand und Bankkonten) und dem Eigenkapital der Unternehmensgruppe ohne nicht beherrschende Anteile (Grundkapital, Rücklagen und Gewinnvortrag).

(in Mio. CZK)

	Kapitel	31.12.2025	31.12.2024
Kredite, Darlehen und Anleihen	15	21 537	21 980
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	-866	-2 231
Nettoschuld gesamt		**20 671**	**19 749**

(in Mio. CZK)

	Kapitel	31.12.2025	31.12.2024
Grundkapital	13	8 494	8 494
Kapitalrücklagen	13	711	305
Gewinnvortrag		-2 651	468
Eigenkapital gesamt		**6 554**	**9 267**

Auf die Unternehmensgruppe beziehen sich keine weiteren durch externe Subjekte festgelegten Kapitalanforderungen.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Muttergesellschaft werden regelmäßig über die Entwicklung der Verschuldung informiert. Eine jegliche zusätzliche Verschuldung bedarf der Zustimmung des Vorstandes der Muttergesellschaft und des Aufsichtsrates.

35.2 Klassen von Finanzinstrumenten

(in Mio. CZK)

Klassifizierung finanzieller Vermögenswerte IFRS 9	Klassen finanzieller Vermögenswerte	Kapitel	31.12.2025	31.12.2024
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	866	2 231
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	2 073	2 049
	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	246	126
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Derivate im Rahmen von Hedge Accounting	10	1	4
Gesamt			**3 186**	**4 410**

(in Mio. CZK)

Klassifizierung finanzieller Verbindlichkeiten IFRS 9	Klassen finanzieller Verbindlichkeiten	Kapitel	31.12.2025	31.12.2024
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	Gesicherte Darlehen	15	3 855	3 354
	Leasingverbindlichkeiten	15	2 061	2 560
	Ausgegebene Anleihen	15	3 754	4 799
	Kredite	15	11 867	11 267
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	1 647	2 498
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	179	184
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Derivate im Rahmen von Hedge Accounting	17	4	1
Gesamt			**23 367**	**24 663**

Finanzinstrumente werden in Stufe 2 zum beizulegenden Zeitwert bewertet, d. h. ausgehend von Parametern, die nicht notierten Preisen für Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wie in Stufe 1 entsprechen. Diese Informationen können bei einem Vermögenswert oder einer Verbindlichkeit direkt (d. h. als Preise) oder indirekt (d. h. abgeleitet aus Preisen) ermittelt sein, wie in Kapitel 35.10 angeführt ist.

Die Erträge aus einzelnen Klassen finanzieller Vermögenswerte lassen sich wie folgt darstellen:

(in Mio. CZK)

Klasse des finanziellen Vermögenswerts	2025	2024	In der GuV-Rechnung ausgewiesen unter
Zinsen aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	18	28	Finanzerträge
Zinsen aus Forderungen aus Finanzierungsleasing	1	3	Finanzerträge
Gesamt	**19**	**31**	

Verluste aus der Wertminderung finanzieller Vermögenswerte sind im Kapitel Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kapitel 9) und im Kapitel Sonstige finanzielle Vermögenswerte (Kapitel 10) angeführt. Bei anderen Klassen finanzieller Vermögenswerte ist keine Wertminderung eingetreten.

35.3 Ziele der Steuerung des Finanzrisikos

Die Abteilung Finanz- und Risikomanagement überwacht und steuert die mit Transaktionen der Unternehmensgruppe verbundenen Risiken. Finanzrisiken schließen Marktrisiken (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiko), das Kreditrisiko und das Liquiditätsrisiko ein.

35.4 Steuerung des Zinsrisikos

Die Unternehmensgruppe ist einem geringen Risiko von Zinssatzänderungen ausgesetzt. Die Unternehmensgruppe hat hauptsächlich Kredite und Darlehen zu festen Zinssätzen vereinbart. Gleichzeitig hat sie aber auch Kredite zu variablen Zinssätzen vereinbart, deren Höhe unter Kapitel 15 angeführt ist.

Der variable Zinssatz gilt nur für Überziehungskredite, Investitionskredite der ČDC Slovakia s.r.o., und für den vereinbarten Kredit bei der CD Cargo Hungary Kft.

(in Mio. CZK)

Festverzinsliche Instrumente	31.12.2025	31.12.2024
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	21 123	20 661
Gesamt	**21 123**	**20 661**

(in Mio. CZK)

Variabel verzinsliche Instrumente	31.12.2025	31.12.2024
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	414	1 319
Gesamt	**414**	**1 319**

35.4.1 Hedge Accounting

Die Unternehmensgruppe setzt Finanzderivate ein, um sich gegen Risiken abzusichern und deren Auswirkungen zu verringern. Der Einsatz von Finanzderivaten und anderen Sicherungsinstrumenten unterliegt den Richtlinien der Unternehmensgruppe, die vom Vorstand genehmigt werden. Die Unternehmensgruppe schließt keine Finanzderivate zu Handels- oder Spekulationszwecken ab. Alle von der Unternehmensgruppe abgeschlossenen Derivatetransaktionen werden ausschließlich zu Hedging-Zwecken wirtschaftlich ausgehandelt, einige werden jedoch aus formalen Gründen nicht als Hedges eingestuft. Derivate, die die Kriterien für das Hedge Accounting nicht erfüllen, werden als zu Handelszwecken gehaltene Finanzderivate verbucht und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfasst. In den Jahren 2025 und 2024 trat kein solcher Fall ein.

Die Rechnungslegungsgrundsätze für Hedge Accounting sind in Kapitel 2.18.10 dargelegt.

Die folgenden Tabellen enthalten eine Übersicht über die zum 31.12.2025 abgeschlossenen Derivate:

(in Mio. CZK)

Art des Risikos	Sicherungsinstrument	Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte (Kap. 10)	Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte (Kap. 10)	Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten langfristig (Kap. 15)	Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten kurzfristig (Kap. 15)	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig (Kap. 17)	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig (Kap. 17)	Kapitel
Währungsrisiko	Währungstermingeschäfte	0	0	0	0	0	0	35.5.2
Währungsrisiko	Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen in EUR	0	0	3 213	828	0	0	35.5.3
Währungsrisiko	Finanzierung in EUR	0	0	2 226	1 252	0	0	35.5.4
Rohstoffrisiko	Dieselrohstoffderivate	0	1	0	0	0	4	35.7
Gesamt		**0**	**1**	**5 439**	**2 080**	**0**	**4**	

Die folgenden Tabellen enthalten eine Übersicht über die zum 31.12.2024 abgeschlossenen Derivate:

(in Mio. CZK)

Art des Risikos	Sicherungsinstrument	Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte (Kap. 10)	Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte (Kap. 10)	Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten langfristig (Kap. 15)	Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten kurzfristig (Kap. 15)	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig (Kap. 17)	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig (Kap. 17)	Kapitel
Währungsrisiko	Währungstermingeschäfte	0	0	0	0	0	0	35.5.2
Währungsrisiko	Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen in EUR	0	0	2 829	757	0	0	35.5.3
Währungsrisiko	Finanzierung in EUR	0	0	7 208	954	0	0	35.5.4
Rohstoffrisiko	Dieselrohstoffderivate	0	4	0	0	0	1	35.7
Gesamt		**0**	**4**	**10 037**	**1 711**	**0**	**1**	

Informationen zu den Auswirkungen des Hedge Accounting auf die Cashflow-Hedge-Rücklagen befinden sich in Kapitel 13.2.3.

35.5 Steuerung des Währungsrisikos

Die Unternehmensgruppe ist im Kontext ihrer Marktstellung und der gewählten Geschäftsstrategie in der Lage, Beschaffungen primär in CZK abzuwickeln. Dienstleistungen hingegen (insbesondere Einnahmen aus internationalen Transporten) werden in hohem Maße in einer Fremdwährung, primär in EUR, abgerechnet. Dadurch tritt ein Missverhältnis zwischen den Währungseinnahmen und Währungsausgaben auf, wobei die Unternehmensgruppe langfristig einen Überschuss von Umsatzerlösen in EUR gegenüber den Kosten hat. Das Ziel der Unternehmensgruppe besteht darin, die Auswirkung einer Änderung der Währungskurse auf ihre Erträge und Aufwendungen zu minimieren.

Die Unternehmensgruppe vermindert diese Währungsposition mit Hilfe einer Kombination aus mehreren Instrumenten: Währungsderivate, Einkäufe in EUR und Finanzierung in EUR. Im Einklang mit der Risikomanagementstrategie sichert die Unternehmensgruppe das Währungsrisiko, dem ihre zu erwartenden künftigen Einnahmen in Fremdwährung ausgesetzt sind, mittels der unten spezifizierten Sicherungsinstrumente ab:

- Währungsderivate,

- in EUR denominierte Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen,
- in EUR denominierte ausgegebene Anleihe,
- in EUR denominierte erhaltene Investitionskredite.

In Bezug auf die vorstehenden Sicherungsinstrumente wendet die Unternehmensgruppe Hedge Accounting an. Informationen über den Nominal- und Buchwert der Sicherungsinstrumente und sonstige nach IFRS 7 geforderte Informationen finden sich in der Beschreibung einzelner Sicherungsbeziehungen in den Kapiteln 35.5.2, 35.5.3 und 35.5.4.

Gleichzeitig werden für alle Sicherungsbeziehungen, denen künftige Einnahmen in EUR zugrunde liegen, in der Summe nicht mehr als 75 % der voraussichtlichen Einnahmen in EUR abgesichert.

Restbuchwert finanzieller Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten der Unternehmensgruppe in Fremdwährungen ohne Einfluss der Währungsabsicherung zum Ende der Berichtsperiode:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	EUR	USD	Sonstige	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte	1 822	4	0	**1 826**
Finanzielle Verbindlichkeiten	-1 031	0	-4	**-1 035**
Gesamt	**791**	**4**	**-4**	**791**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	EUR	USD	Sonstige	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte	3 093	4	0	**3 097**
Finanzielle Verbindlichkeiten	-1 437	-1	-2	**-1 440**
Gesamt	**1 656**	**3**	**-2**	**1 657**

35.5.1 Sensitivität auf Kursänderungen

Die Exponierung gegenüber Währungsrisiken wird durch eine Sensitivitätsanalyse gemessen. Die Unternehmensgruppe ist aus folgenden Gründen einem Währungsrisiko ausgesetzt:

- Wertänderungen bei ungesicherten Fremdwährungspositionen,
- Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Finanzderivaten.

Die nachstehende Tabelle zeigt, was für eine Auswirkung auf den Gewinn und das sonstige Gesamtergebnis eine Aufwertung der tschechischen Währung um 1 CZK gegenüber den betreffenden Fremdwährungen hätte. Ein positiver Wert verweist auf einen Anstieg des Gewinns und des sonstigen Gesamtergebnisses, ein negativer Wert auf einen Rückgang des Gewinns und des sonstigen Gesamtergebnisses:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Umrechnung von Fremdwährungspositionen am Ende der Periode	-36	66
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten am Ende der Periode	0	0
Auswirkung auf den Periodengewinn vor Steuern gesamt	**-36**	66
Änderung der Auswirkung auf die beim Gewinn/Verlust ausgewiesene Steuer	8	-14
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	**-28**	**52**
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsderivaten	0	0
Kursdifferenz von Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16*	**166**	142
Kursdifferenz von Investitionskrediten und Anleihen*	**428**	324
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis vor Steuern gesamt	**594**	466
Änderung der Auswirkung auf die beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Steuer	**-125**	-98
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis nach Steuern gesamt	**469**	368

* Ausweisung in der aktuellen Periode

Im Fall einer Abschwächung der tschechischen Währung um 1 CZK wären die Werte identisch, nur mit umgekehrtem Vorzeichen.

35.5.2 In EUR denominierte Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen

Im Einklang mit der Risikomanagementstrategie hat die Unternehmensgruppe entschieden, das Währungsrisiko, dem ihre zu erwartenden künftigen Einnahmen in Fremdwährung ausgesetzt sind, mit Hilfe des unten spezifizierten Sicherungsinstruments abzusichern. Bei dem zu besichernden Risiko handelt es sich um das Risiko der Änderung des Spotkurses CZK/EUR, das die Auswirkung der in EUR denominierten Umsatzerlöse auf den Gewinn oder Verlust der Unternehmensgruppe beeinflusst.

Nach dem 01.01.2020 in EUR vereinbarte Mietverträge gelten als Sicherungsinstrumente zum ersten Tag des Folgemonats nach Beginn des Mietverhältnisses. Besichert werden hochwahrscheinlich zu erwartende Einnahmen in EUR. Die Unternehmensgruppe sieht in Hinblick auf das gesteuerte Risiko alle Umsatzerlöse in EUR als homogene Gruppe mit gleichem Währungsrisiko an.

In Anbetracht des Charakters der Sicherungsbeziehung (1 EUR zur Bezahlung der Mietverbindlichkeit besichert 1 EUR der Erträge) wird die Sicherungsquote (Hedge Ratio) mit 100 % angesetzt.

Als potenzielle Ursachen einer Ineffektivität hat die Unternehmensgruppe die Existenz eines zeitlichen Abstandes zwischen den Mietraten und den abgesicherten Umsatzerlösen, außerdem auch einen Rückgang der zu erwartenden Umsatzerlöse in EUR oder Änderungen des Ratenkalenders des Sicherungsinstruments identifiziert. Die genannten Faktoren sieht die Unternehmensgruppe als unbedeutend oder in hohem Maße unwahrscheinlich an und betrachtet die Währungsabsicherung somit als effektiv.

In EUR denominierte Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen:

(in Mio. CZK)

Beginn der Absicherung	Durchschnittlicher Wechselkurs bei Beginn der Absicherung	Fremdwährung	Nominalwert in Mio. EUR	Buchwert
31. 12. 2025	25,10	EUR	167	4 041
31. 12. 2024	25,30	EUR	142	3 586

Die Änderung des Werts des besicherten Grundgeschäfts infolge einer Änderung des Spotkurses entspricht für Festlegungszwecke der Wirksamkeit der Kursdifferenz beim Sicherungsinstrument, weil die Sicherungsbeziehungen umfassend wirksam waren.

Die Tabelle enthält die zu erwartenden abgesicherten Zahlungsströme aus künftigen Umsatzerlösen in EUR:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Abgesicherte künftige Umsatzerlöse in EUR	80	158	682	2 471	1 000	**4 391**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Abgesicherte künftige Umsatzerlöse in EUR	74	147	615	2 379	638	**3 853**

35.5.3 Finanzierung in EUR

Im Einklang mit der Risikomanagementstrategie hat die Unternehmensgruppe entschieden, das Währungsrisiko, dem ihre erwarteten künftigen Einnahmen in Fremdwährung ausgesetzt sind, mit Hilfe des unten spezifizierten Sicherungsinstruments abzusichern. Bei dem abgesicherten Risiko handelt es sich um das Risiko von Änderungen des Spot-Wechselkurses CZK/EUR, das den Einfluss von in EUR denominierten Umsatzerlösen auf den Gewinn oder Verlust der Unternehmensgruppe beeinflusst.

Im Jahr 2024 nahm die Unternehmensgruppe 4 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 136 Mio. EUR in Anspruch. Im Jahr 2025 nahm die Unternehmensgruppe 5 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 140 Mio. EUR in Anspruch.

Die abgesicherte Position sind hochwahrscheinliche erwartete Erlöse in EUR. Die Unternehmensgruppe betrachtet im Hinblick auf das gesteuerte Risiko alle Erlöse in EUR als homogene Gruppe mit demselben Währungsrisiko. In Anbetracht des Charakters der Sicherungsbeziehung (1 EUR, der zur Rückzahlung der Leasingverbindlichkeit verwendet wird, sichert 1 EUR der Erlöse ab) wird die Sicherungsquote (Hedge Ratio) mit 1:1 angesetzt.

Die Unternehmensgruppe sichert nur einen Teil der insgesamt geplanten Zahlungsströme in Fremdwährung in jedem Absicherungszeitraum ab. Beim ungesicherten Teil der geplanten Zahlungsströme in Fremdwährung handelt es sich um einen nach dem Vorsichtsprinzip vorgenommenen Abschlag (sog. Haircut).

Zur Fortführung der Sicherungsbeziehung ist im Kontext der Anforderungen nach IFRS 9 vor allem die Beurteilung der zu erwartenden Effektivität (Forward Looking) relevant. Eine Beurteilung der zu erwartenden Effektivität wurde mit Beginn der Bilanzierung der Sicherungsgeschäfte (Hedge Accounting) vorgenommen und wird im Weiteren mindestens einmal pro Jahr jeweils zum Bilanzstichtag durchgeführt.

Da die Effektivität der Sicherungsbeziehung durch eine quantitative Sensitivitätsberechnung zum Zeitpunkt des Beginns der Sicherungsbeziehung unterstützt wurde, erfolgt die Beurteilung der Effektivität in den Folgeperioden vor allem durch eine Einschätzung dahingehend, ob Änderungen bei kritischen Parametern des Sicherungsinstruments oder besicherten Grundgeschäfts zu verzeichnen sind.

Als potenzielle Ursachen einer Ineffektivität hat die Unternehmensgruppe die Existenz eines zeitlichen Abstandes zwischen den Kreditraten und den abgesicherten Umsatzerlösen identifiziert. Dieser Zeitabstand kann eine gewisse Ineffektivität aufgrund der Abzinsung bei Berechnung der Ineffektivität verursachen. Anschließend einen Rückgang der zu erwartenden Umsatzerlöse in EUR oder Änderungen des Ratenkalenders des Sicherungsinstruments.

Die Tabelle enthält Informationen zum 31.12.2025:

(in Mio. CZK)

	Beginn der Absicherung	Wechselkurs bei Beginn der Absicherung	Fremdwährung	Nominalwert in Mio. EUR	Buchwert
Anleihe	20. 4. 2022	24,415	EUR	40	973
Investitionskredit RB	29. 4. 2022	24,605	EUR	30	630
Investitionskredit ING	23.12.2022	24,245	EUR	10	242
Investitionskredit ING	23.1.2023	23,880	EUR	10	242
Investitionskredit VUB	22.3.2023	23,720	EUR	20	452
Investitionskredit EIB	01.6.2023	23,685	EUR	10	856
Investitionskredit RB	20.12.2023	24,540	EUR	35	711
Investitionskredit RB	31.1.2024	24,885	EUR	18	364
Investitionskredit ING	28.5.2024	24,645	EUR	37	762
Investitionskredit CSOB	23.9.2024	25,115	EUR	24	498
Investitionskredit EIB	20.12.2024	25,120	EUR	50	1 212
Investitionskredit UCB	24.02.2025	25,060	EUR	40	901
Investitionskredit UCB	24.02.2025	25,060	EUR	19,5	473
Investitionskredit EIB	31.03.2025	24,965	EUR	20,4	496
Investitionskredit CEB	16.06.2025	24,785	EUR	20	485
Investitionskredit CEB	02.07.2025	24,665	EUR	40	970

Die Tabelle enthält Informationen zum 31.12.2024:

(in Mio. CZK)

	Beginn der Absicherung	Wechselkurs bei Beginn der Absicherung	Fremdwährung	Nominalwert in Mio. EUR	Buchwert
Anleihe	20. 4. 2022	24,415	EUR	40	1 007
Investitionskredit RB	29. 4. 2022	24,605	EUR	30	756
Investitionskredit ING	23.12.2022	24,245	EUR	14	352
Investitionskredit ING	23.1.2023	23,880	EUR	14	353
Investitionskredit VUB	22.3.2023	23,720	EUR	20	566
Investitionskredit EIB	01.6.2023	23,685	EUR	10	1 007
Investitionskredit RB	20.12.2023	24,540	EUR	35	873
Investitionskredit RB	31.1.2024	24,885	EUR	18	447
Investitionskredit ING	28.5.2024	24,645	EUR	37	935
Investitionskredit CSOB	23.9.2024	25,115	EUR	24	607
Investitionskredit EIB	20.12.2024	25,120	EUR	50	1 259

Die Änderung des Werts des besicherten Grundgeschäfts infolge einer Änderung des Spotkurses entspricht für Festlegungszwecke der Wirksamkeit der Kursdifferenz beim Sicherungsinstrument, weil die Sicherungsbeziehungen umfassend wirksam waren.

Die Tabelle enthält die zu erwartenden abgesicherten Zahlungsströme aus künftigen Umsatzerlösen in EUR:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Aus einer Anleihe	2	3	14	1 007	0	**1 026**
Aus Investitionskrediten	95	313	1 186	6 011	3 062	**10 667**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Aus einer Anleihe	2	3	14	1 031	0	**1 050**
Aus Investitionskrediten	0	304	914	4 711	2 270	**8 199**

35.6 Steuerung des Kreditrisikos

Die Unternehmensgruppe ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, bei dem es sich um das Risiko handelt, dass eine Partei des Finanzinstruments der Gegenseite einen finanziellen Verlust durch Nichterfüllung ihrer Verpflichtung verursacht. Ein Kreditrisiko entsteht als Folge geschäftlicher Aktivitäten der Unternehmensgruppe (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) und im Weiteren aus mit Finanzmarkttransaktionen verbundenen Aktivitäten. Bei der Quantifizierung des Kreditrisikos geht die Unternehmensgruppe von mehreren Grundkriterien aus, wobei ein bedeutender Maßstab vor allem das mit der Gefahr des Zahlungsausfalls der Gegenseite in der Transaktion verbundene Risiko ist, welches sich negativ auf Gewinn/Verlust und den Cashflow der Unternehmensgruppe auswirken kann. Zur Analyse der Gegenseiten nutzt die Unternehmensgruppe neben dem Support interner Abteilungen auch die Dienstleistungen externer Informationslieferanten. Eine eventuelle Zahlungsunfähigkeit des Partners kann unmittelbare Verluste mit unerwünschtem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Unternehmensgruppe auslösen.

Quellen des Kreditrisikos in Verbindung mit der Gefahr des Zahlungsausfalls der Gegenseite in der Transaktion sind:

- Firmenabnehmer,
- Finanzinstitute.

Aus diesem Grund unterliegt die Bewilligung geschäftlicher Aktivitäten mit neuen Gegenseiten den üblichen Genehmigungsverfahren durch die zuständigen Abteilungen. Bestandteil des Kreditrisikomanagements ist ein aktives Forderungsmanagement, wo zur Reduzierung von Risiken standardmäßige Finanzmarktinstrumente eingesetzt werden, wie Vorauszahlungen und Bankgarantien.

Finanzvermögen, das die Unternehmensgruppe einem möglichen Kreditrisiko aussetzt, besteht aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Finanzderivaten. Der Barbestand der Unternehmensgruppe ist bei renommierten inländischen Finanzinstituten eingelegt. In Hinblick auf den Unternehmensgegenstand ist die Unternehmensgruppe überwiegend folgenden Arten des Kreditrisikos ausgesetzt:

- direktes Kreditrisiko,
- Risiko von Kreditäquivalenten.

Das direkte Kreditrisiko hat am häufigsten die Form von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Kreditqualität des Abnehmers wird individuell beurteilt, wobei die Unternehmensgruppe seine finanzielle Lage, die Erfahrung mit dem betreffenden Abnehmer und weitere Faktoren berücksichtigt.

Gleichzeitig wird mit Hilfe von Berichten die Entwicklung der Höhe der Forderungen, Einnahmen und Transportleistungen nach einzelnen Unternehmen überwacht. Die Übersicht zeigt die Zahlungsmoral einzelner Abnehmer nach dem gewählten Zeitabschnitt.

Die Unternehmensgruppe hat eine Reihe von Größen (BIP, Industrieindexe u. Ä.) und ihre eventuelle Korrelation zur Zahlungsfähigkeit der Kunden überprüft. Da keine zuverlässige Korrelation identifiziert wurde, konzentriert sich die Unternehmensgruppe auf die individuelle Beurteilung der Kreditwürdigkeit der Kunden und vor allem auf ihre künftige Fähigkeit und Bereitschaft, ihre Verbindlichkeiten gegenüber der Unternehmensgruppe zu erfüllen. Analysen wurden auf Grundlage der Bedingungen und Erwartungen zum 31.12.2025 durchgeführt.

Gemäß IFRS 9 wurde für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Unternehmensgruppe das vereinfachte Modell zur Anwendung gebracht und in Bezug auf Forderungen ohne signifikante Finanzierungskomponente die entsprechende Verlustquote für offene Forderungen zum Bilanzstichtag nach Altersstruktur dieser Forderungen herangezogen. Zunächst wurden die Forderungen in drei Kategorien unterteilt und anschließend unterschiedliche Quoten erwarteter Kreditverluste festgelegt:

1. Forderungen gegen Unternehmen der ČD-Gruppe, wo im Einklang mit der internen Methodik keine Wertberichtigungen kalkuliert werden, weil kein Risiko ihrer Nichtbegleichung anzunehmen ist. Der potenzielle Wert der erwarteten Kreditverluste war in der Vergangenheit immer unwesentlich.
2. Forderungen gegen die bedeutendsten Kunden der Unternehmensgruppe, von denen der größte Teil der Erträge generiert wird. Dabei handelt es sich um multinationale Unternehmen, wie z. B. Maersk, CARBOSPED, MORAVIA STEEL a.s., ČEPRO, METRANS, Medlog, DB Cargo, BUDAMAR u. Ä., bei denen wir ein sehr geringes Risiko erwarteter Ausfälle in Höhe von 1 % annehmen.
3. Die Kategorie Kunden ist schließlich weitaus stärker diversifiziert und macht ca. 22 % der Gesamtforderungen aus Lieferungen und Leistungen aus. Dieser Kategorie gehören kleinere Unternehmen unterschiedlicher Branchen an, bei denen nach Auffassung der Unternehmensgruppe in Anbetracht der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Situation in der Welt ein deutlich höheres potenzielles Ausfallrisiko besteht. Die in dieser Kategorie zu erwartenden Ausfälle werden mit ca. 7 % angesetzt.

Wertminderung von Forderungen

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Vor Fälligkeit	1-30 Tage nach Fälligkeit	31-90 Tage nach Fälligkeit	91-180 Tage nach Fälligkeit	181-365 Tage nach Fälligkeit	Mehr als 365 Tage nach Fälligkeit	Gesamt
Quote erwarteter Kreditverluste *	3%	0%	5%	0%	74%	98%	7%
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – brutto Restbuchwert	1 954	141	21	4	23	98	2 241
Erwarteter Kreditverlust	**-6**	**0**	**-1**	**0**	**-17**	**-96**	**-120**
Individueller erwarteter Kreditverlust	-48	-0	0	0	0	0	-48
Erwarteter Kreditverlust gesamt	**-54**	**0**	**-1**	**0**	**-17**	**-96**	**-168**
Netto-Wert der Forderungen	**1 900**	**141**	**20**	**4**	**6**	**2**	**2 073**

* Wertberichtigungsmatrix = % Wertberichtigung aus der historischen Entwicklung + % Berücksichtigung der künftigen Entwicklung = % Gesamtwertberichtigung

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Vor Fälligkeit	1-30 Tage nach Fälligkeit	31-90 Tage nach Fälligkeit	91-180 Tage nach Fälligkeit	181-365 Tage nach Fälligkeit	Mehr als 365 Tage nach Fälligkeit	Gesamt
Quote erwarteter Kreditverluste *	2,59%	0%	11%	47%	89%	97%	7%
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – brutto Restbuchwert	1 969	99	19	19	18	87	2 211
Erwarteter Kreditverlust	**-2**	**0**	**-2**	**-9**	**-16**	**-84**	**-113**
Individueller erwarteter Kreditverlust	-49	0	0	0	0	0	-49
Erwarteter Kreditverlust gesamt	**-51**	**0**	**-2**	**-9**	**-16**	**-84**	**-162**
Netto-Wert der Forderungen	**1 918**	**99**	**17**	**10**	**2**	**3**	**2 049**

* Wertberichtigungsmatrix = % Wertberichtigung aus der historischen Entwicklung + % Berücksichtigung der künftigen Entwicklung = % Gesamtwertberichtigung

(in Mio. CZK)

Bewegungen der Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2025	2024
Wertberichtigungen zum 1. Januar	**162**	**158**
Bildung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	38	46
Auflösung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	-28	-3
Abgeschriebene Posten – geschäftliche Forderungen	-4	-39
Wertberichtigungen zum 31. Dezember	**168**	**162**

Die Unternehmensgruppe ist bemüht, Geschäfte nur mit stabilen, vertrauenswürdigen Vertragspartnern abzuwickeln, die sie unter Nutzung der öffentlich verfügbaren Angaben und internen Daten regelmäßig überprüft. Die Exponierung der Unternehmensgruppe und die Zahlungsdisziplin ihrer Vertragspartner werden laufend überwacht.

Für die zusätzliche Absicherung eventueller riskanter Forderungen werden in unterschiedlichen Kombinationen standardmäßige Instrumente (Anzahlungen, Zahlungsbedingungen, Kunden-Monitoring, interne Berichtsinstrumente usw.) verwendet. Zur Verbesserung der Liquidität nutzen die Gesellschaften der Unternehmensgruppe aktiv die Politik der Aufrechnung gegenseitiger Forderungen und Verbindlichkeiten. Gleichzeitig wird die laufende Überwachung individueller Forderungen nach einzelnen Firmen und Verzugsdauer unter besonderer Berücksichtigung von länger als 15 Tagen überfälligen Forderungen durchgeführt. Mit der Entwicklung überfälliger Forderungen befassen sich regelmäßig die einzelnen zuständigen Mitarbeiter sowie auf höherer Ebene die Forderungskommission. Eine bedeutende Konzentration des Kreditrisikos in Hinblick auf Kunden, Industriezweige oder Regionen existiert nicht.

Das Kreditrisiko liquider Finanzinstrumente und Finanzderivate ist begrenzt, weil die Vertragspartner Banken mit hohem Kredit-Rating (vorgeschriebene Investitionsstufe) sind – siehe Kapitel 12.

35.7 Steuerung des Rohstoffrisikos

Die Unternehmensgruppe ist einem Risiko der Änderung der Rohstoffpreise ausgesetzt, weil der Verbrauch von Rohstoffen, vor allem von Diesel und Strom, einen wichtigen Aufwandsposten der Unternehmensgruppe darstellt. Der Strompreis beruht auf dem maximalen Preis von der Eisenbahnverwaltung (Správa železnic s.o.). Die Unternehmensgruppe steuert das Risiko von Schwankungen des Dieselpreises durch Abschluss mittelfristiger Derivate zum Dieseleinkauf.

35.7.1 Analyse der Sensitivität auf Änderung der Rohstoffpreise

Die Exponierung gegenüber einer Änderung der Rohstoffpreise wird durch eine Sensitivitätsanalyse gemessen. Die Unternehmensgruppe ist einem Risiko aus Preisänderungen bei Traktionsdiesel sowie aufgrund der Änderung des beizulegenden Zeitwerts vereinbarter Finanzderivate ausgesetzt.

Die nachstehende Tabelle zeigt, was für eine Auswirkung auf den Gewinn und das sonstige Gesamtergebnis eine Erhöhung des Dieselpreises um 10 % hätte. Ein positiver Wert verweist auf einen Anstieg des Gewinns und des sonstigen Gesamtergebnisses, ein negativer Wert auf einen Rückgang des Gewinns und des sonstigen Gesamtergebnisses:

(in Mio. CZK)

	2025	2024
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten am Ende der Periode	0	0
Auswirkung auf Gewinn/Verlust vor Steuern gesamt	0	0
Änderung der Auswirkung auf die beim Gewinn/Verlust ausgewiesene Steuer	0	0
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	0	0
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten am Ende der Periode*	4	10
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis vor Steuern gesamt	4	10
Änderung der Auswirkung auf die beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Steuer	-1	-2
Gesamtauswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis nach Steuern	**3**	**8**

* Finanzderivate im Rahmen von Hedge Accounting

Im Fall einer Verringerung des Dieselpreises um 10 % wären die Werte identisch, nur mit umgekehrtem Vorzeichen.

35.7.2 Rohstoffderivate

Die Unternehmensgruppe hat im Einklang mit den Anforderungen zur Steuerung des Rohstoffpreisrisikos Verträge zur Absicherung von Preisbewegungen bei Traktionsdiesel abgeschlossen. Die Absicherung erfolgte in Form eines Rohstoffswaps, bestehend in der Absicherung des Fixpreises von Traktionsdiesel.

Die Sicherungsquote der Sicherungsbeziehung entspricht dem Verhältnis zwischen dem designierten Anteil des Grundgeschäfts und demjenigen des Sicherungsinstruments. In diesem Fall handelt es sich um ein Verhältnis von 1:1. Die Sicherungsquote setzt die zur tatsächlichen wirtschaftlichen Sicherung eingesetzte Menge des Sicherungsinstruments zur tatsächlichen Menge des Grundgeschäfts in Relation. Ihre Berechnung beruht auf einer Rohstoffswap-Vereinbarung, durch die der Kauf des abgesicherten planmäßigen Verbrauchsvolumens gemäß der verabschiedeten Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken ausgeglichen wird. Die Unternehmensgruppe ist sich bewusst, dass in die Berechnung der Sicherungsquote Risikokomponenten, wie Verbrauchsteuer, Marge des Händlers u. Ä. einfließen, ihr Einfluss auf die Höhe ist jedoch unbedeutend. Die Sicherungsquote wird in Verbindung mit den Zielen des Risikomanagements regelmäßig überwacht. Das wirtschaftliche Verhältnis zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft wird gemäß den nachstehenden Parametern beschrieben.

Die Effektivität der Absicherung wird durch Vergleich der Hauptparameter (Critical Terms) gemessen. Da die Hauptmerkmale des Sicherungsinstruments voll und ganz den Merkmalen des Grundgeschäfts entsprechen, erwartet die Geschäftsführung der ČD Cargo, a.s. eine hohe Effektivität der Absicherung. Gleichzeitig wird ein Korrelationstest zum rückwirkenden Vergleich der tatsächlichen Einkaufspreise von Diesel pro Liter und des Preises des Sicherungsinstruments (Derivats) durchgeführt. Der

Korrelationskoeffizient lag 2025 bei 98,74 % (2024: 99,31 %) und bestätigte somit die hohe Effektivität des Derivats.

Der Nominalwert der Absicherung ist niedriger als die vorausgesetzten künftigen Umfänge von Dieseleinkäufen, d. h. es sind nie mehr als 80 % des vorausgesetzten Umfangs des Dieseleinkaufs abgesichert. Abgesichert ist die Ware Platts ULSD 10ppm FOB Barge Rotterdam. Die Absicherung wird gleichzeitig in der Währung CZK realisiert und dadurch das Risiko aus Schwankungen des Wechselkurses CZK/USD eliminiert. Das maximale Absicherungsvolumen ist zum 31.12.2025 in der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken in der ČD Cargo, a.s. wie folgt festgelegt:

- für 2026 maximal 65 % des zugrundeliegenden Vermögenswerts (vorausgesetzten Umfangs des Dieseleinkaufs),
- für 2027 maximal 50 % des zugrundeliegenden Vermögenswerts (vorausgesetzten Umfangs des Dieseleinkaufs).

Die Rohstoffpreisabsicherung ist zu marktüblichen Konditionen (ohne Prämienzahlung) vereinbart, der beizulegende Zeitwert der Derivate bei Vereinbarung ist gleich Null. Aufgrund der vorstehenden Tatsachen geht die Unternehmensgruppe davon aus, dass die Sicherungsbeziehung über ihre gesamte Laufzeit effektiv sein wird. Ergebnis der Transaktion ist eine vorhersagbare Höhe des Preises für den Umfang des Dieseleinkaufs.

Potenzielle Ursachen einer eventuellen Ineffektivität können aufgrund der nicht besicherten Komponenten des Gesamtpreises für Diesel (d. h. verschiedene Zuschläge, Einfluss des Preises von Biodiesel, Verbrauchsteuer u. Ä.) sowie bei einem deutlichen Rückgang der Kreditfähigkeit der Gegenseite auftreten. Die Unternehmensgruppe führt in diesem Fall einen Korrelationstest auf den Dieselpreis durch. Die Unternehmensgruppe sichert vom Gesamtkaufpreis des Diesels die Position Platts ULSD 10ppm FOB Barge Rotterdam ab. Da die Absicherung in der Währung CZK erfolgt, wird auch das aus dem Währungspaar USD/CZK resultierende Währungsrisiko eliminiert. Sonstige den Dieselpreis bildende Posten sind feststehend oder weisen eine geringe Volatilität auf. Die vorstehenden Punkte, wie Zuschläge, Einfluss des Preises von Biodiesel, Verbrauchsteuer, Erhöhung des Kreditrisikos der Gegenseite u. ä., sieht die Unternehmensgruppe als unbedeutend oder in hohem Maße unwahrscheinlich an und betrachtet die Rohstoffpreisabsicherung somit als effektiv. Aus diesen Gründen entspricht die Änderung des beizulegenden Zeitwerts des besicherten Grundgeschäfts für Zwecke der Festlegung der Wirksamkeit der Änderung des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments.

Die Tabelle enthält offene Rohstoffkontrakte zum Kauf von Diesel am Ende der Berichtsperiode:

Kauf von Diesel	**Abgesicherter Durchschnittspreis (CZK/mt*)**	**Umfang der Kontrakte (mt*)**	**Beizulegender Zeitwert (Mio. CZK)**
31. 12. 2025	13 432	3 600	4
31. 12. 2024	15 868	6 000	3

* mt = metrische Tonne

Zu erwartende Realisierung von durch Rohstoffderivate gesicherten Grundgeschäften

Die nachstehende Tabelle enthält zu erwartende Zahlungsströme aus Dieseleinkäufen:

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1-3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Abgesicherte künftige Dieseleinkäufe	3	6	28	0	0	**37**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1-3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Abgesicherte künftige Dieseleinkäufe	7	14	65	0	0	**86**

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Auswirkungen der Dieselpreiserhöhung um 10 % auf den Gewinn für den ungesicherten Teil des Dieselverbrauchs durch Derivate. Ein positiver Wert bedeutet einen Anstieg des Gewinns, ein negativer Wert einen Rückgang des Gewinns für den ungesicherten Teil des Dieselverbrauchs:

(in Mio. CZK)

	Dieselpreiserhöhung um 10%		Dieselpreissenkung um 10%	
	2025	2024	2025	2024
Aufwendungen für den Dieselverbrauch in der Berichtsperiode	-11	-15	11	15
Auswirkung auf den Gewinn/Verlust des Geschäftsjahres vor Steuern gesamt	**-11**	**-15**	**11**	**15**
Veränderung der Auswirkungen auf die im Gewinn/Verlust ausgewiesenen Steuern	2	3	-2	-3
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	**-9**	**-12**	**9**	**12**

35.8 Steuerung des Liquiditätsrisikos

Das Liquiditätsrisiko wird bei der Unternehmensgruppe unter Berücksichtigung der dauerhaften Bereitstellung eines ausreichenden Umfangs verfügbarer finanzieller Mittel zur Erfüllung der finanziellen Verbindlichkeiten gesteuert.

Die Unternehmensgruppe steuert ihre Kapitalstruktur, um sicherzustellen, dass sie in der Lage ist, ihre Tätigkeit als gesundes Unternehmen bei Optimierung des Verhältnisses zwischen Fremd- und Eigenmitteln fortzuführen (weitere Informationen zu offenen Kreditrahmen enthält Kapitel 35.8.2).

Auf Tagesbasis wird eine Bewertung des Bestandes verfügbarer finanzieller Mittel sowie des Barmittelstroms und der Liquiditätsentwicklung durchgeführt. Auf dieser Bewertung beruht die Entscheidung über die optimale Ausnutzung der betrieblichen Finanzierungsquellen, bei denen es sich insbesondere um Kontokorrentkredite und das Cash-Pooling-Limit handelt. Zur Verbesserung der finanziellen Stabilität stellt die Unternehmensgruppe fortlaufend langfristige Finanzierungsquellen bereit. Der Liquiditätsbestand wird durch die Rating-Agentur Moody´s stetig verfolgt.

35.8.1 Liquiditätsrisikotabellen

Die nachstehenden Tabellen veranschaulichen die vertraglichen Restlaufzeiten der finanziellen Verbindlichkeiten der Unternehmensgruppe. Sie beruhen auf undiskontierten Zahlungsströmen finanzieller Verbindlichkeiten, basierend auf den frühesten Terminen, zu denen die Unternehmensgruppe zur Zahlung dieser Verbindlichkeiten verpflichtet werden kann. Die Tabelle enthält sowohl Zins- als auch Tilgungszahlungen.

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1-3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht unten angeführt sind	1317	446	63	0	0	**1826**
Sicherungsderivate – netto	0	0	2	2	0	**4**
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	0	-8	-24	-15	0	-47
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	0	8	22	13	0	43
Gesicherte Darlehen	7	154	482	2 351	1 314	**4 308**
Verbindlichkeiten aus Leasing	4	191	539	1 425	18	**2 177**
Instrumente mit festem Zinssatz – Kredit	400	461	1 727	7 552	3 241	**13 381**
Instrumente mit festem Zinssatz – Anleihen	6	13	1 832	2 015	0	**3 866**
Gesamt	**1 734**	**1 265**	**4 645**	**13 345**	**4 573**	**25 562**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1-3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht unten angeführt sind	2 162	484	36	0	0	2 682
Sicherungsderivate – netto	0	0	1	0	0	1
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	*0*	*-3*	*-28*	*-3*	*0*	*-34*
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	*0*	*3*	*27*	*3*	*0*	*33*
Gesicherte Darlehen	8	128	400	2 088	1 109	3 733
Verbindlichkeiten aus Leasing	11	226	602	1 803	44	2 686
Instrumente mit festem Zinssatz – Kredit	1 187	429	1 506	7 809	1 588	12 519
Instrumente mit festem Zinssatz – Anleihen	8	17	1 094	3 882	0	5 001
Gesamt	**3 376**	**1 284**	**3 639**	**15 582**	**2 741**	**26 622**

Die nachstehenden Tabellen veranschaulichen die erwarteten vertraglichen Fälligkeiten der finanziellen Vermögenswerte der Unternehmensgruppe. Sie sind auf der Basis von undiskontierten Zahlungsströmen aus finanziellen Vermögenswerten unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Fälligkeit erstellt worden. Die Tabellen enthalten sowohl Zins- als auch Tilgungszahlungen.

(in Mio. CZK)

31.12.2025	Weniger als 1 Monat	1-3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	2 376	762	32	15	0	**3 185**
Sicherungsderivate – netto	0	1	0	0	0	**1**
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	***0***
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*	***1***
Gesamt	**2 376**	**763**	**32**	**15**	**0**	**3 186**

(in Mio. CZK)

31.12.2024	Weniger als 1 Monat	1-3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	3 609	718	24	60	1	**4 412**
Sicherungsderivate – netto	0	1	3	0	0	4
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	***0***	***-12***	***-42***	***-5***	***0***	***-59***
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	***0***	***13***	***45***	***5***	***0***	***63***
Gesamt	**3 609**	**719**	**27**	**60**	**1**	**4 416**

Die vorstehenden Beträge bei Instrumenten mit variablem Zinssatz im Fall nichtderivativer finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten können sich ändern, wenn sich die Änderungen der variablen Zinssätze von den am Ende der Berichtsperiode bestimmten Zinssätzen unterscheiden.

35.8.2 Finanzierungsquellen

Die Unternehmensgruppe hat Zugang zu den unten angeführten Kreditrahmen:

(in Mio. CZK)

	31.12.2025	31.12.2024
Kontokorrentkredite:		
· Rahmen in Höhe	2 080	2 049
Wechselprogramm*:		
· Rahmen in Höhe	1 500	1 500
Revolvierender Kredit/Cashpool		
· Rahmen in Höhe	350	350
Gesamt	**3 930**	**3 899**

* Das interne Wechselprogramm ist durch die Geschäftsführung der Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. in maximaler Höhe von 1 500 Mio. CZK bewilligt, wobei bei einzelnen Banken Rahmenverträge in der Gesamthöhe von 2 000 Mio. CZK bewilligt sind.

(in Mio. CZK)

Kontokorrentkredite	VÚB	Citibank	ING	ČSOB	RB	Millenium Bank	PKO	Slovenská sporiteľňa	Tatra-banka, a.s.	Gesamt
Rahmen zum 01.01.2024	700	200	200	410	306	186	12	12	25	**2 051**
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2024	487	88	167	410	249	186	12	12	25	**1 636**
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	0	0	0	0	-6	3	0	1	0	**-2**
Rahmen zum 31.12.2024	700	200	200	410	300	189	12	13	25	**2 049**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	155	8	75	403	2	189	12	13	25	**882**
Änderung des Rahmens im Jahr 2025	300	-200	0	0	0	-44	-12	-13	0	**31**
Rahmen zum 31.12.2025	1 000	0	200	410	300	145	0	0	25	**2 080**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2025	1 000	0	200	410	95	66	0	0	25	**1 796**

Zum 31.12.2025 wird ein Kontokorrentkredit in Höhe von 284 Mio. CZK in Anspruch genommen (2024: 1 167 Mio. CZK), die übrigen angeführten Kreditrahmen hat die Unternehmensgruppe nicht beansprucht.

(in Mio. CZK)

Wechselprogramm	ČSOB	KB	Gesamt
Rahmen zum 01.01.2024	500	1 500	**2 000**
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2024	500	1 500	**2 000**
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	0	0	**0**
Rahmen zum 31.12.2024	500	1 500	**2 000**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	500	1 500	**2 000**
Änderung des Rahmens im Jahr 2025	0	0	**0**
Rahmen zum 31.12.2025	500	1 500	**2 000**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2025	500	1 500	**2 000**

(in Mio. CZK)

Revolvierende Kredite	ČSOB	KB	Gesamt
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	50	0	**50**
Rahmen zum 31.12.2024	50	300	**350**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	50	300	**350**
Änderung des Rahmens im Jahr 2025	0	0	**0**
Rahmen zum 31.12.2025	50	300	**350**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2025	50	300	**350**

Im Rahmen der Bereitstellung von Mitteln für planmäßige Investitionen hat die Unternehmensgruppe Zugang zu folgenden langfristigen Kreditlinien bei Banken:

(in Mio. CZK)

Investitionskredite	Raiffeisenbank	UniCredit Bank	ING Bank	EIB	VUB	ČSOB	ČEB	Tatrabanka	MBH	Gesamt
Rahmen zum 31.12.2023	**3 485**	**2 000**	**2 489**	**3 214**	**742**	**0**	**0**	**42**	**65**	**12 037**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2023	525	0	0	1 660	0	**0**	**0**	0	0	2 185
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	*0*	*0*	*1 007*	*0*	*0*	*630*	*1 511*	*56*	*0*	***3 204***
Änderung des Wechselkurses	*46*	*0*	*19*	*60*	*14*	*0*	*0*	*20*	*11*	***170***
Rahmen zum 31.12.2024	**3 531**	**2 000**	**3 515**	**3 274**	**756**	**630**	**1 511**	**118**	**76**	**15 411**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	*0*	*0*	*0*	*503*	*0*	*0*	*1 511*	*0*	*0*	*2 014*
Änderung des Rahmens im Jahr 2025	*0*	*1 443*	*970*	*0*	0	0	*0*	*0*	*0*	***2 413***
Änderung des Wechselkurses	*-94*	*0*	*-75*	*-122*	-29	-24	*-56*	*-4*	*-3*	***-407***
Rahmen zum 31.12.2025	**3 437**	**3 443**	**4 410**	**3 152**	**727**	**606**	**1 455**	**114**	**73**	**17 417**
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2025	**0**	**0**	**970**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**970**

Die nachstehende Tabelle erfasst Änderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungen, und zwar Änderungen, die auf Zahlungsströme bzw. nichtmonetäre Transaktionen zurückzuführen sind.

(in Mio. CZK)

	Kredite – kurzfristige	Kredite – langfristige	Verbindlich-keiten aus Leasing – kurzfristige	Verbindlich-keiten aus Leasing – langfristige	Gesicherte Darlehen – kurzfristige	Gesicherte Darlehen – langfristige	Ausgegebene Anleihen – kurzfristige	Ausgegebene Anleihen – langfristige	Kontokorrent	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen zum 01.01.2024	**1 169**	**6 706**	**964**	**2 342**	**355**	**2 149**	**31**	**4 748**	**415**	**18 879**
Zahlungsströme aus Finanzierungen	-1 321	3 453	-974	0	-409	1 239	0	0	752	2 740
Inanspruchnahme von Krediten, Darlehen und Anleihen	*0*	3 453	0	0	0	1 239	0	0	752	5 444
Rückzahlung von Krediten, Darlehen und Anleihen	-1 321	0	0	0	-409	0	0	0	0	-1 730
Leasingraten	0	0	-974	0	0	0	0	0	0	-974
Nichtmonetäre Transaktionen:										
Veränderungen der Wechselkurse	11	60	44	0	25	0	0	18	0	158
Leasingzugänge und Änderung der Schätzung	1 753	-1 753	556	-556	485	-485	999	-999	0	0
Umstufung*	0	0	183	398	0	0	0	0	0	581
Aufgelaufene Zinsen	289	0	78	0	78	0	99	3	51	598
Bezahlte Zinsen (Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit)	-274	0	-78	0	-78	0	-99	0	-51	-580
Zinskapitalisierung (Cashflow aus Investitionstätigkeit)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige nichtmonetäre Bewegungen	-6	13	9	-406	-9	4	-1	0	0	-396
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen zum 31.12.2024	**1 621**	**8 479**	**782**	**1 778**	**447**	**2 907**	**1 029**	**3 770**	**1 167**	**21 980**
Zahlungsströme aus Finanzierungen	-1 658	3 501	-897	0	-471	1 041	-1 000	0	-882	-366
Inanspruchnahme von Krediten, Darlehen und Anleihen	0	3 501	0	0	0	1 041	0	0	80	4 622
Rückzahlung von Krediten, Darlehen und Anleihen	-1 658	0	0	0	-471	0	-1 000	0	-962	-4 091
Leasingraten	0	0	-897	0	0	0	0	0	0	-897
Nichtmonetäre Transaktionen:										
Veränderungen der Wechselkurse	-37	-323	-79	0	-69	0	0	-37	-1	-546
Umstufung*	1 984	-1 984	1 159	-1 159	629	-629	1 767	-1 767	0	0
Leasingzugänge und Änderung der Schätzung	0	0	0	775	0	0	0	0	0	775
Aufgelaufene Zinsen	371	0	75	0	82	0	91	0	24	643
Bezahlte Zinsen (Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit)	-371	0	-75	0	-82	0	-99	0	-24	-651
Zinskapitalisierung (Cashflow aus Investitionstätigkeit)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige nichtmonetäre Bewegungen	0	0	-298	0	0	0	0	0	0	-298
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen zum 31.12.2025	**1 910**	**9 673**	**667**	**1 394**	**536**	**3 319**	**1 788**	**1 966**	**284**	**21 537**

* Kredite und Darlehen, die zum 31.12.2023/2024 als langfristig eingestuft waren und 2024/2025 zu kurzfristigen wurden

35.9 Finanzierungsstrategie der Unternehmensgruppe in den Folgejahren

35.9.1 Gesicherte Darlehen

Im Jahr 2024 wurden zwei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen für insgesamt 25 Triebfahrzeuge des Typs 742.7 durchgeführt. Die Darlehen wurden in einer Gesamthöhe von 1 106 Mio. CZK vereinbart (941 Mio. CZK ohne Anzahlung).

Ebenfalls im Jahr 2024 wurden durch die Gesellschaft CD Cargo Poland Sp. z o.o. zwei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen für insgesamt 40 Wagen des Typs EAS realisiert. Das Darlehen wurde bei PKO Leasing in einer Gesamthöhe von 57 Mio. CZK vereinbart. Außerdem wurde eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion für insgesamt 150 Wagen des Typs Falls abgeschlossen; das gesicherte Darlehen wurde bei Millenium Leasing in einer Gesamthöhe von 240 Mio. CZK vereinbart.

Im Zusammenhang mit geplanten Investitionen wird davon ausgegangen, dass die Unternehmensgruppe die Finanzierung in Form von gesicherten Darlehen auch in den kommenden Jahren nutzen wird.

Im Jahr 2025 wurden Sale-and-Lease-Back-Transaktionen für insgesamt 25 Triebfahrzeuge der Baureihe 742.7 durchgeführt. Das Darlehen wurde von der Muttergesellschaft bei der Gesellschaft ČSOB Leasing, a.s., im Gesamtwert von 50 Mio. EUR (43 Mio. EUR ohne Anzahlungen) vereinbart.

Im Zusammenhang mit geplanten Investitionen wird davon ausgegangen, dass die Unternehmensgruppe die Finanzierung in Form von gesicherten Darlehen auch in den kommenden Jahren nutzen wird.

35.9.2 Bankkredite zur Betriebsfinanzierung

Im Bereich der Betriebsfinanzierung verfügt die Unternehmensgruppe über Kontokorrentkredite sowie ein Cash-Pooling-Limit im Umfang von max. 2 380 Mio. CZK, die von 11 Banken bereitgestellt werden. Durch Aufteilung in mehrere finanzierenden Subjekte werden eventuelle Risiken ausreichend diversifiziert.

35.9.3 Wechselprogramm

Die Muttergesellschaft hat im Bedarfsfall die Möglichkeit, ein vom Aufsichtsrat bewilligtes Wechselprogramm zu nutzen, das im Umfang von maximal 1 500 Mio. CZK bewilligt wurde. Das Wechselprogramm kann durch evtl. Ausgabe von Wechseln kombiniert bei zwei Banken im Gesamtumfang bis 2 000 Mio. CZK (ČSOB 500 Mio. CZK und Komerční banka 1 500 Mio. CZK) gedeckt werden. Über eine beabsichtigte Inanspruchnahme über 1 000 Mio. CZK muss vorher der Aufsichtsrat der ČD Cargo, a.s. informiert werden. Das Wechselprogramm wurde im Jahresverlauf 2025 und 2024 nicht ausgeschöpft, der Wechselrahmen jedoch als Form der Reserve zur kurzfristigen Finanzierung, die nicht direkt von Bankmitteln abhängig ist, beibehalten.

35.9.4 Darlehen von der České dráhy, a.s.

Zwischen der Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. und ihrer Muttergesellschaft České dráhy, a.s. wurde vertraglich die Möglichkeit der Inanspruchnahme finanzieller Mittel bis in Höhe von 700 Mio. CZK (über das Cash-Pooling-Limit hinaus) vereinbart. Die Cash-Pooling-Kreditlinie ist bei Komerční banka eröffnet. Für den Fall seiner Inanspruchnahme wurde ein Zinssatz von O/N Pribor + Marge 0,90 % p.a.

festgelegt. Im Jahr 2024 wurde im November nur eine Inanspruchnahme in Höhe von 8,5 Mio. CZK vorgenommen. Im Jahr 2025 wurde im Juni nur eine Inanspruchnahme in Höhe von 7,2 Mio. CZK vorgenommen.

35.9.5 Anleihen

Die Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. legte 2011 ein erstes Anleihenprogramm im Umfang von 6 Mrd. CZK für einen Zeitraum von 10 Jahren auf. Aufgrund einer Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen wurde dieses Anleihenprogramm 2015 aktualisiert. Mit Beendigung des ersten Anleihenprogramms emittierte die ČD Cargo, a.s. am 05.05.2021 ein neues Anleihenprogramm mit einer Laufzeit von 10 Jahren ohne Einschränkung der maximalen Höhe nicht zurückgezahlter Anleihen.

Im Jahr 2024 wurden keine neuen Anleiheemissionen im Rahmen des Anleiheprogramms oder außerhalb davon realisiert. Im Jahr 2024 wurde keine Anleihe fällig.

Im Jahr 2025 wurden keine neuen Anleiheemissionen im Rahmen des Anleiheprogramms oder außerhalb davon realisiert. Im Juli 2025 wurde eine Anleihe im Nennwert von 1 000 Mio. CZK getilgt.

Insgesamt hat die Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. zum 31.12.2025 Anleihen im Umfang von 3 770 Mio. CZK und 40 Mio. EUR emittiert. Die Finanzierung in Form von Anleihen erhöht die Liquidität und finanzielle Stabilität der Gesellschaft. In Verbindung mit geplanten Investitionen wird davon ausgegangen, dass die Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. die Finanzierung in Form von Anleihen auch weiterhin nutzen wird.

35.9.6 Lieferantenkredite

Die Unternehmensgruppe plant die Nutzung von Lieferantenkrediten im Rahmen einzelner Investitionen, bei denen diese Finanzierungsform effektiv ist.

35.9.7 Investitionskredite

Im Februar 2025 wurde ein Kredit in Höhe von 59,5 Mio. EUR bei der UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s., in Anspruch genommen (Inanspruchnahme in zwei Tranchen in Höhe von 40 Mio. EUR und 19,5 Mio. EUR).

Im März 2025 wurde Tranche Nr. 4 in Höhe von 20,445 Mio. EUR bei der EIB in Anspruch genommen, womit der Gesamtrahmen dieses Kredits (130 Mio. EUR, vereinbart im Jahr 2020) vollständig ausgeschöpft wurde.

Im Juni 2025 wurde ein Kredit in Höhe von 60 Mio. EUR bei der Česká exportní banka, a.s., in Anspruch genommen (zwei Tranchen in Höhe von 40 Mio. EUR und 20 Mio. EUR; Inanspruchnahme im Juni 2025 bzw. im Juli 2025). Der Kreditrahmen wurde bereits im Jahr 2024 vereinbart.

Im Dezember 2025 wurde ein Kredit in Höhe von 40 Mio. EUR bei der ING Bank N.V. vereinbart. Der Kredit wurde im Jahr 2025 nicht in Anspruch genommen; die Inanspruchnahme ist im Verlauf des 1. Quartals 2026 geplant.

In Anbetracht der für die Folgejahre geplanten Investitionsausgaben wird die Unternehmensgruppe auch weiterhin externe Kreditfinanzierungen nutzen.

35.9.8 Sonstige Kredite

Im Dezember 2020 wurde ein Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank unterzeichnet. Die Gesamthöhe dieses Kredits beträgt entsprechend den vertraglichen Bedingungen bis zu 130 Mio. EUR (umgerechnet 3 214 Mio. CZK). Dieser Kreditrahmen wird nach und nach (entsprechend den Vertragsbedingungen und Möglichkeiten) zur Finanzierung vorab festgelegter und durch die Europäische Investitionsbank bewilligter Investitionsprojekte der Gesellschaft in Anspruch genommen.

2021 wurde die 1. Tranche in Höhe von 500 Mio. CZK aus dem Gesamtlimit aufgenommen. 2022 wurde keine weitere Tranche aufgenommen. 2023 wurde die 2. Tranche in Höhe von 40 Mio. EUR (umgerechnet 947 Mio. CZK) aufgenommen. Im Jahr 2024 wurde anschließend die 3. Tranche in Höhe von 50 Mio. EUR (umgerechnet 1 256 Mio. CZK) aus dem Gesamtlimit aufgenommen. Im Jahr 2025 wurde aus dem Gesamtlimit die 4. Tranche in Höhe von 20,445 Mio. EUR (umgerechnet 510 Mio. CZK) aufgenommen. Damit wurde der Kreditrahmen vollständig ausgeschöpft.

35.9.9 Zusammenfassung

Die oben angeführte aktuelle und beabsichtigte Finanzierungsstruktur schafft den gewünschten Rahmen der Finanzstabilität der Unternehmensgruppe mit der Möglichkeit einer flexiblen Nutzung einzelner Formen in Abhängigkeit von der momentanen Vorteilhaftigkeit oder dem Bedarf.

Für das Jahr 2026 wird bei einem Gesamtbedarf an neuen Finanzierungsquellen von ca. 5 Mrd. CZK eine Kombination der Finanzierung vorgeschlagen, bestehend aus einem bereits vertraglich gesicherten Bankkredit in Höhe von 1 Mrd. CZK, ferner aus externen Bankkrediten in Höhe von 1–3 Mrd. CZK, deren Sicherung sich in Verhandlung befindet, sowie aus einer Finanzierung in Form eines Sale-and-Lease-Back (rückwärtiger Finanzierungsleasing) von Vermögenswerten in einem Umfang von ca. 1 Mrd. CZK. Im Falle eines zusätzlichen Bedarfs an Finanzierungsquellen wird die Nutzung einer konzerninternen Finanzierung innerhalb der Gruppe České dráhy erwartet. Der indikative Überblick über weitere verfügbare Limits zur Deckung der Finanzierung umfasst Limits für Kontokorrentkredite (2 Mrd. CZK), ein Wechselprogramm (2 Mrd. CZK) sowie Cash-Pooling (1 Mrd. CZK). Die einzelnen Finanzierungsquellen sind je nach aktuellen Bedingungen und ihrer wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit gegenseitig substituierbar.

Auf Grundlage der geplanten Finanzierungsstruktur erreicht die Unternehmensgruppe einen ausreichenden Umfang verfügbarer Mittel zur Finanzierung der Betriebs- und Investitionstätigkeit mit einer angemessenen Reserve für eventuelle ungünstige Entwicklungen (Umsatzausfälle, Änderung der Zahlungsmoral oder Zahlungsbedingungen, legislative Änderungen usw.).

35.10 Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

35.10.1 Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten zum Restbuchwert

Der Buchwert der im Jahresabschluss zu den Restbuchwerten ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten stellt mit Ausnahme von Leasingverbindlichkeiten, gesicherten Darlehen, Investitionskrediten und Anleihen eine Annäherung an ihre beizulegenden Zeitwerte dar.

Der beizulegende Zeitwert von Investitionskrediten wird durch Umrechnung anhand eines Zinssatzes ermittelt, der auf dem aktuellen Marktzins mit Gültigkeit zum Letzten des Jahres, zuzüglich der durchschnittlichen Marge aus externen Finanzierungsquellen der Unternehmensgruppe, beruht.

Der beizulegende Zeitwert der Anleihen der ČD Cargo, a.s. wird auf Grundlage des durch die einzelnen Banken mitgeteilten aktuellen Marktkurses umgerechnet.

(in Mio. CZK)

Finanzielle Vermögenswerte	Stufe	Beizulegender Zeitwert 31.12.2025	Buchwert 31.12.2025	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024
Finanzderivate im Hedge Accounting	Stufe 2	1	1	4	4
Gesamt		**1**	**1**	**4**	**4**

(in Mio. CZK)

Finanzielle Verbindlichkeiten	Stufe	Beizulegender Zeitwert 31.12.2025	Buchwert 31.12.2025	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024
Finanzderivate im Hedge Accounting	Stufe 2	4	4	1	1
Ausgegebene Anleihen	Stufe 2	3 642	3 754	4 540	4 799
Investitionskredite	Stufe 2	11 837	11 583	10 021	10 100
Gesamt		**15 483**	**15 341**	**14 562**	**14 900**

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten sind nicht in der Tabelle aufgeführt, weil ihr beizulegender Zeitwert vor allem angesichts der kurzen Laufzeit mit dem Buchwert identisch ist.

35.10.2 Bewertungsmethoden, die der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert zugrunde gelegt wurden

Die beizulegenden Zeitwerte finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten werden wie folgt bestimmt:

- Der beizulegende Zeitwert finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten mit Standardbeziehungen und -konditionen, die auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird unter Bezugnahme auf die notierten Marktpreise bestimmt.
- Die beizulegenden Zeitwerte anderer finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten (mit Ausnahme von Finanzderivaten) werden im Einklang mit allgemein anerkannten Bewertungsmodellen basierend auf einer Discounted-Cashflow-Analyse mit Hilfe aktueller und notierter Marktpreise vergleichbarer Instrumente bzw. mit Hilfe einer geeigneten Ertragskurve mit entsprechender Duration bestimmt.
- Der beizulegende Zeitwert von Finanzderivaten wird unter Verwendung notierter Preise berechnet. Wenn solche Preise nicht verfügbar sind, wird von einer Discounted-Cashflow-Analyse unter Verwendung notierter Devisenkurse, notierter Rohstoffpreise und einer geeigneten Ertragskurve entsprechend der Laufzeit Gebrauch gemacht. Für Derivate mit optionaler Komponente wird ein Optionspreismodell verwendet.

35.10.3 Bewertung zum beizulegenden Zeitwert und Ausweisung in der Bilanz

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sind in die Stufen 1 bis 3 unterteilt, je nachdem, inwieweit der beizulegende Zeitwert feststellbar und überprüfbar ist:

- Stufe-1-Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert sind solche, die sich aus notierten Preisen (unangepasst) auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten ergeben.
- Stufe-2-Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert sind Bewertungen, die auf anderen Inputfaktoren als den auf Stufe 1 verwendeten notierten Preisen beruhen; diese Informationen können für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit direkt, d. h. als Preise, oder indirekt, d. h. aus Preisen abgeleitet, beobachtbar sein.
- Stufe-3-Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert sind solche, die sich aus Bewertungstechniken ergeben, die Informationen über einen Vermögenswert oder eine Verbindlichkeit nutzen, die nicht auf feststellbaren Marktdaten basieren (nicht beobachtbare Parameter).

Alle zum beizulegenden Zeitwert bewerteten und durch die Unternehmensgruppe zum 31.12.2025 bzw. 31.12.2024 ausgewiesenen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 zugeordnet.

36 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 20. Januar 2026 wählte der Vorstand der Gesellschaft České dráhy, a.s., bei der Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., Herrn Ing. Radim Ječný, Ph.D., in die Funktion des Vorstandsvorsitzenden der ČD Cargo, a.s. Er trat sein Amt am 1. Februar 2026 an.

37 GENEHMIGUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Dieser Abschluss wird am 14.04.2026 vom Vorstand genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben.

20 Wichtige Tatsachen nach dem Bilanzstichtag

Der Vorstand der České dráhy, a.s., wählte in Ausübung der Befugnisse der Hauptversammlung der ČD Cargo, a.s., in seiner Sitzung am 20. Januar 2026 Herrn Ing. Radim Ječný, Ph.D., in die Funktion des Vorsitzenden des Vorstands der ČD Cargo, a.s. Er trat sein Amt am 1. Februar 2026 an.

21 Angaben über Personen, die für den Geschäftsbericht der Gruppe ČDC verantwortlich sind

Ehrenwörtliche Erklärung

Bei Anwendung aller angemessenen Sorgfalt vermittelt der konsolidierte Geschäftsbericht nach unserem besten Wissen ein getreues und faires Bild der Finanzlage, der Geschäftstätigkeit und der Ergebnisse der Gesellschaft und ihres Konsolidierungskreises für das Jahr 2025 sowie der voraussichtlichen künftigen Entwicklung der Finanzlage, der Geschäftstätigkeit und der Ergebnisse der Gesellschaft und ihres Konsolidierungskreises; außerdem wurden darin keine Tatsachen verschwiegen, die die Aussagekraft dieses Berichts verändern könnten.

Prag, den 14. April 2026

Ing. Radim Ječný
Vorsitzender des Vorstands
ČD Cargo, a.s.

Martin Svojanovský
Vorstandsmitglied
ČD Cargo, a.s.

Ing. Robert Heděnec
Vorstandsmitglied, mit der Leitung des Finanzbereichs beauftragt
ČD Cargo a.s.

22 Abhängigkeitsbericht für die Periode 1. 1. 2025 bis 31. 12. 2025

Bericht des satzungsmäßigen Organs der Gesellschaft über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen, erstellt gemäß § 82 des Gesetzes Nr. 90/2012 Ges.-Slg. über Handelsgesellschaften und Genossenschaften (Gesetz über Handelskörperschaften), in der geltenden Fassung.

Das satzungsmäßige Organ der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., mit Sitz in Prag 7 - Holešovice, Jankovcova 1569/2c, PLZ 170 00, IdNr.: 281 96 678, eingetragen im Handelsregister beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 12844, hat hiermit im Einklang mit § 82 des Gesetzes Nr. 90/2012 Ges.-Slg. über Handelsgesellschaften und Genossenschaften (Gesetz über Handelskörperschaften), in der geltenden Fassung, diesen Abhängigkeitsbericht für die Berichtsperiode vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 ausgearbeitet.

Der Bericht wird dem Geschäftsbericht beigefügt, und das satzungsmäßige Organ der Gesellschaft gewährleistet seine Ablage in der Urkundensammlung des zuständigen Registergerichts.

Artikel I.

Struktur der Beziehungen zwischen dem herrschenden Unternehmen und dem beherrschten Unternehmen sowie zwischen dem beherrschten Unternehmen und den durch dasselbe herrschende Unternehmen beherrschten Unternehmen

1) Herrschendes Unternehmen

Firma:	**České dráhy, a.s.**
Sitz:	Prag 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PLZ 110 15
ID:	709 94 226

Eingetragen im Handelsregister beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 8039.

Mgr. Michal Krapinec, Vorstandsvorsitzender vom 04.04.2022 bis 31.12.2025 (Entstehung der Mitgliedschaft: 04.04.2022, Entstehung der Funktion: 04.04.2022),
Mgr. Michal Kraus, MSc., Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden vom 16.02.2022 bis 04.12.2025(Entstehung der Mitgliedschaft: 04.12.2020, Entstehung der Funktion: 16.02.2022, Erlöschen der Mitgliedschaft: 04.12.2025, Erlöschen der Funktion: 04.12.2025),
Ing. Jiří Ješeta, Vorstandsmitglied vom 01.01.2022 bis 31.12.2025 (Entstehung der Mitgliedschaft: 21.05.2020, Erlöschen der Mitgliedschaft: 21.05.2025, Wiederentstehung der Mitgliedschaft: 22.05.2025)
Mgr. Blanka Havelková, Vorstandsmitglied vom 16.02.2022 bis 31.12.2025 (Entstehung der Mitgliedschaft: 16.02.2022, Erlöschen der Mitgliedschaft: 31.12.2025),
Mgr. Ing. Lukáš Svoboda, Vorstandsmitglied vom 08.04.2022 bis 31.12.2025 (Entstehung der Mitgliedschaft: 08.04.2022)

(nachfolgend „herrschendes Unternehmen“)

2) Beherrschtes Unternehmen

Firma:	**ČD Cargo, a.s.**
Sitz:	Prag 7 - Holešovice, Jankovcova 1569/2c, PLZ 170 00
ID:	281 96 678

Eingetragen im Handelsregister beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 12844

Ing. Tomáš Tóth, Vorstandsvorsitzender vom 01.01.2022 bis 31.10.2025 (Entstehung der Mitgliedschaft: 04.12.2020, Entstehung der Funktion: 04.12.2020, Erlöschen der Mitgliedschaft: 31.10.2025, Erlöschen der Funktion: 31.10.2025)
Zbyszek Wacławik, Vorstandsmitglied vom 01.06.2022 bis 01.04.2025 (Entstehung der Mitgliedschaft: 01.06.2022, Erlöschen der Mitgliedschaft: 01.04.2025)
Martin Svojanovský, Vorstandsmitglied vom 01.06.2022 bis 31.12.2025 (Entstehung der Mitgliedschaft: 01.06.2022)
Ing. Robert Heděnec, Vorstandsmitglied vom 01.04.2025 bis 31.12.2025 (Entstehung der Mitgliedschaft: 01.04.2025)

(nachfolgend „beherrschtes Unternehmen“)

3) Unternehmen, die durch dasselbe herrschende Unternehmen beherrscht werden wie das beherrschte Unternehmen

ČD - Telematika a.s., ID: 614 59 445, mit Sitz in Pernerova 2819/2a, 130 00 Prag 3, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 8938

ČD - Informační Systémy, a.s., bis 1.6.2025, ID: 248 29 871, mit Sitz in Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 17064

ČD relax s.r.o., ID: 057 83 623, mit Sitz in 28. října 372/5, Staré Město, 110 00 Prag 1, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung C, Registerblatt 270678

ČD Restaurant, a.s., ID: 278 81 415, mit Sitz in Prvního pluku 81/2a, 130 11 Prag 3, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 11738

ČD travel, s.r.o., ID: 273 64 976, mit Sitz in 28. října 372/5, Staré Město, 110 00 Prag 1, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung C, Registerblatt 108644

ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 279 06 931, mit Sitz in Opletalova 1284/37, Nové Město, 110 00 Prag 1, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 11940

ČD-DUSS Terminál, a.s., ID: 273 16 106, mit Sitz in Lukavecká 1189, 410 02 Lovosice, eingetragen beim Bezirksgericht in Ústí nad Labem, Abteilung B, Registerblatt 1749

Terminal Brno, a.s., ID: 282 95 374, mit Sitz in K terminálu 614/11, Horní Heršpice, 619 00 Brno, eingetragen beim Bezirksgericht in Brno, Abteilung B, Registerblatt 5643

ČSAD SVT Praha, s.r.o., ID: 458 05 202, mit Sitz in Křižíkova 4-6, 186 00 Prag 8, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung C, Registerblatt 11856

Dopravní vzdělávací institut, a.s., ID: 273 78 225, mit Sitz in Prvního pluku 621/8a, 186 00 Prag 8 – Karlín, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 10168

DPOV, a.s., ID: 277 86 331, mit Sitz in Husova 635/1b, 750 02 Přerov I - Město, eingetragen beim Bezirksgericht in Ostrava, Abteilung B, Registerblatt 3147

CHAPS, spol. s r.o., ID: 475 47 022, mit Sitz in Bráfova 1617/21, Žabovřesky, 616 00 Brno, eingetragen beim Bezirksgericht in Brno, Abteilung C, Registerblatt 17631

INPROP, s r.o., ID: 316 09 066, mit Sitz in Rosinská cesta 12, 010 08 Žilina, Slowakei, eingetragen beim Kreisgericht in Žilina, Abteilung Sro, Registerblatt 1997/L

ECHIS a.s., ID: 015 33 177, mit Sitz in Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 18971

XT-Card a.s., ID: 274 08 256, mit Sitz in Komunardů 1584/42, Holešovice, 170 00 Prag 7, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 10398

ODP-software, spol. s r.o., ID: 616 83 809, mit Sitz in Pernerova 2819/2a, 130 00 Prag 3 – Žižkov, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung C, Registerblatt 37829

RailReal, a.s., ID: 264 16 581, mit Sitz in Na Florenci 2139/2, 110 00 Prag 1 – Nové Město, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 6888

SVT Slovakia, s r.o., ID: 366 20 602, mit Sitz in Partizánska cesta 97, 974 01 Banská Bystrica, Slowakische Republik, eingetragen beim Kreisgericht in Banská Bystrica, Abteilung Sro, Registerblatt 8634/S

Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 272 57 258, mit Sitz in Novodvorská 1698/138b, 142 00 Prag 4 – Braník, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 10025

VUZ Slovakia, s.r.o., ID: 531 56 587, mit Sitz in Seberíniho 1, 821 03 Bratislava - Stadtbezirk Ružinov, Slowakei, eingetragen beim Kreisgericht Bratislava I, Abteilung Sro, Registerblatt 146385/B

Žižkov Station Development, a.s., ID: 282 09 915, mit Sitz in Rohanské nábřeží 721/39, 186 00 Prag 8 – Karlín, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 13233

Masaryk Station Development, a.s., ID: 271 85 842, mit Sitz in Na Florenci 2139/2, 110 00 Prag 1 – Nové Město, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 9599

JLV, a.s., ID: 452 72 298, mit Sitz in Chodovská 228/3, 141 00 Praha 4 – Michle, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 1430

Tramex Rail s.r.o., ID: 262 46 422, mit Sitz in Masarykova 1355/12, 678 01 Blansko, eingetragen beim Bezirksgericht in Brno, Abteilung C, Registerblatt 39862

ČD Bus, a.s., ID: 173 77 404, mit Sitz in Jeremenkova 231/9, 779 00 Olomouc – Bělidla, eingetragen beim Bezirksgericht in Ostrava, Abteilung B, Registerblatt 11426

CR-City a.s., ID: 267 05 427, mit Sitz in Na Florenci 2139/2, 110 00 Prag 1 – Nové Město, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 7722

RAILLEX, a.s., ID: 275 60 589, mit Sitz in Belgická 196/38, 120 00 Prag 2 – Vinohrady, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung B, Registerblatt 10802

BOHEMIAKOMBI spol. s r.o., ID: 452 70 589, mit Sitz in Opletalova 921/6, 110 00 Prag 1 – Nové Město, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung C, Registerblatt 8969

Ostravská dopravní společnost, a.s., v likvidaci, ID: 607 93 171, mit Sitz in U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava – Přívoz, eingetragen beim Bezirksgericht in Ostrava, Abteilung B, Registerblatt 1040

Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., ID: 056 63 041, mit Sitz in U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava – Přívoz, eingetragen beim Bezirksgericht in Ostrava, Abteilung B, Registerblatt 10897

Terminál Nymburk s.r.o., ID: 191 08 796, mit Sitz in Plzeňská 3351/19, 150 00 Praha 5 – Smíchov, eingetragen beim Stadtgericht in Prag, Abteilung C, Registerblatt 381595

CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793, Seberíniho 1, 82103 Bratislava, Slowakei, eingetragen beim Stadtgericht in Bratislava, Abteilung Sro, Registerblatt 54539/B

CD Cargo Hungary Kft., HR-Nr.: 090931990, Keleti sor utca 26-4., 4150 Püspökladány, Ungarn

CD Cargo Adria d.o.o., HR-Nr.: 0813763, Slavonska Avenija 52N, 10000 Zagreb, Kroatien

CD Cargo Poland, Sp. z o.o., ID: 140769114, Grzybowska 4, 00-131 Warszawa, Polen

CD Cargo Germany, GmbH., HR-Nr.: 73576, Niddastraße 98-102, Frankfurt, Deutschland

CD Cargo Austria, GmbH., FN: 291407s, Rotenturmstraße 22/24, 1010 Wien, Österreich

(beherrschtes Unternehmen und herrschendes Unternehmen sowie Unternehmen, die durch dasselbe herrschende Unternehmen beherrscht werden, nachfolgend „Unternehmen der ČD-Gruppe“)

Die Struktur der Funktion der gegenseitigen Beziehungen zwischen den Unternehmen der ČD-Gruppe lässt sich so beschreiben, dass das herrschende Unternehmen seine Aktionärsrechte auf der Grundlage der geltenden Satzungen (bei Aktiengesellschaften) bzw. Gesellschaftsverträge (bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung) ausübt. Konkret ist in Bezug auf das beherrschte Unternehmen das herrschende Unternehmen sein Alleinaktionär, der seine Aktionärsrechte durch Entscheidungen im Rahmen der Hauptversammlung des beherrschten Unternehmens geltend macht, wobei das beherrschte Unternehmen diese Entscheidungen in seine Bedingungen implementiert. Das beherrschte Unternehmen erbringt in der ČD-Gruppe Dienstleistungen im Rahmen des Eisenbahngüterverkehrs sowie einen Komplex damit verbundener Dienstleistungen. Über das beherrschte Unternehmen kann das herrschende Unternehmen seinen Einfluss indirekt auf Tochtergesellschaften des beherrschten Unternehmens ausüben. Im Rahmen der Unternehmen der ČD-Gruppe werden übliche Geschäftsbeziehungen unterhalten.

Das herrschende Unternehmen kann über das beherrschte Unternehmen auch indirekt seinen Einfluss in Tochtergesellschaften des beherrschten Unternehmens ausüben. Vertragsverhältnisse der Tochtergesellschaften des beherrschten Unternehmens zur ČD Cargo, a.s. sind Bestandteil der Tabelle in Artikel III. dieses Abhängigkeitsberichts. Die Stellung der Handelskörperschaften im Inland gegenüber der Unternehmensgruppe ČD Cargo ist außerdem in ihren jeweiligen Abhängigkeitsberichten bzw. Jahresabschlüssen erfasst.

Artikel II.

Handlungen in der letzten Berichtsperiode auf Veranlassung oder im Interesse des herrschenden Unternehmens oder von Unternehmen der ČD-Gruppe, die Vermögen im Umfang von mehr als 10 % des Eigenkapitals des beherrschten Unternehmens betrafen

10 % des Eigenkapitals des beherrschten Unternehmens von 6 332 Mio. CZK, wie anhand des letzten Jahresabschlusses ermittelt, entsprechen einem Betrag von 633 Mio. CZK. Eine solche Handlung ist im Zeitraum vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 nicht erfasst.

Artikel III.

Verträge und Vereinbarungen zwischen Unternehmen der ČD-Gruppe

Im Verlauf der maßgebenden Berichtsperiode (d. h. im Zeitraum vom 01.01.2025 bis 31.12.2025) waren zwischen dem beherrschten Unternehmen und dem herrschenden Unternehmen sowie zwischen Unternehmen der ČD-Gruppe die nachstehenden Geschäftsverträge gültig und wirksam:

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	52310610 SOKV CBE	Vertrag über die Abnahme von Wasser und die Zahlung von Wasser- und Abwassergebühren	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	SSD 52310710 SOKV CBE	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie und warmem Brauchwasser Nr. 52310710	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Mietvertrag	5238000408 SOKV CBE	Mietvertrag für Immobilien und ihre Bestandteile	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	07043-2024-SOKV CBE	Vereinbarung über die verbindliche Bestellung zur Abstellung von Schienenfahrzeugen Regionaldirektion für Personenverkehr West (OŘOD Západ)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 90167-2011-SOKV CBE	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über Umlegung von Erdgasentgelt Nr. 2935000440	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	07146-2018-SOKV CBE	Lieferung von Trinkwasser und Ableitung von Abwasser und Regenwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	90132-2009-SOKV CBE	Mietvertrag für Immobilien und ihre Bestandteile	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu SSD 0801/523 SOKV CBE	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie, Druckluft, Wasser- und Abwassergebühren, Abwasserentsorgung und Regenwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	07534-2019-PJ CST	Vertrag über die Beheizung Náchod	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90201, 90203 und 90204-2007-PJ CST	Dienstleistungsvertrag – Lieferung von Wasser und Ableitung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90202-2010-PJ CST	Dienstleistungsvertrag – Lieferung von Wasser und Ableitung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90900, 90205 bis 90210-2007-PJ CST	Dienstleistungsvertrag – Lieferung von Wasser und Ableitung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90153 bis 90158-2008-PJ CST	Dienstleistungsvertrag – Beheizung und Bereitstellung von warmem Brauchwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	04034-2014-PJ CST	Werkvertrag Nr. 1_2014_RP ZAP PCE	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	09101-2021-PJ CST	Vereinbarung D003_21_ über die Weiterverrechnung von Reinigungskosten	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	01425-2013-PJ CST	Dienstleistungsvertrag OM 204 169	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	05873-2017-PJ CST	Vertrag über Wasser- und Abwassergebühren Stellwerk 2 Pardubice	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	08606-2025-OPR_STR	Vertrag über Wasser- und Abwassergebühren Týniště nad Orlicí	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	03772-2014-PJ CST	Wasserversorgungsvertrag Zábřeh na Moravě	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	08365-2020-PJ CST und D 1 zu Nr. 12015-2025-OPR_STR	Dienstleistungsvertrag, Parken, Park_264_022_2020 einschließlich Nachtrag Nr. 1	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	08408-2020-PJ CST	Dienstleistungsvertrag, Parken, Park_264_031_2020	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	03023-2024-PJ CST	Vertrag über das Parken Hradec Králové, Park_264_007_2024	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 15 bis D 17 zu Nr. 2695-2024-PJ CST	Nachtrag Nr. 15 bis 17 zum Mietvertrag Nr. 2647003515	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 6 zu Nr. 04384-2015-PJ CST und D 7 zu Nr. 04777-2025-OPR_STR	Nachtrag Nr. 6 und 7 zum Mietvertrag Nr. 2627701015 Zábřeh na Moravě	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 7 zu Nr. 05250-2024-OPR_STR und D 8 zu Nr. 08866-2025-OPR_STR	Nachtrag Nr. 7 und 8 – Lieferung von Wärmeenergie zum Vertrag Nr. E292-S-00606-08	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00939-2024-PJ CST	Vertrag über die Beheizung und Lieferung von warmem Brauchwasser, 015 Česká Třebová	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00865-2024-PJ CST	Vertrag über die Beheizung und Lieferung von warmem Brauchwasser, Týniště nad Orlicí – Umkleideräume	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	09376-2022-PJ CST	Vertrag über die Beheizung Pardubice	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 6 zu Nr. 04-029/2010-D1-D1 PJ PHA	Nachtrag Nr. 6 zur Gewährleistung von Betriebsleistungen HV, LČ und VP	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Mietvertrag	D 2 zu Nr. 06918-2018-PJ PHA-D2	Nachtrag Nr. 2 zum Mietvertrag Nr. 05139_2018 DPOV	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Mietvertrag	D 3 zu Nr. 03444-2014-PJ PHA-D3	Nachtrag Nr. 3 zum Mietvertrag Nr. 04010_2014 DPOV	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	01866-2013-PJ PHA	Beheizung von Räumen Nymburk, Verwaltungsgebäude, Areal, Nr. 04_055_2013	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00899-2024-PJ PHA	Weiterverrechnung von Abwassergebühren DPOV Nymburk OM 1800	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Mietvertrag	09118-2021-PJ PHA	Vermietung einer Fläche unter dem WC	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 8 zu Nr. 04449-2015-PJ PHA-D7	Nachtrag Nr. 8 zum Mietvertrag Nr. 2647201515 – Vermietung von Räumlichkeiten in Liberec und Turnov	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 9 und D 10 zu Nr. 12283-2025-OPR_STR	Nachtrag Nr. 9 und 10 zum Mietvertrag Nr. 2647201515 – Vermietung von Räumlichkeiten in Hradec Králové	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 4 zu Nr. 90045-2011-PJ NBK-D4 PJ PHA	Nachtrag Nr. 4 zum Mietvertrag Nr. 1658000309 – Miete Mladá Boleslav Unterbringungsobjekt	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 90044-2010-PJ NBK-D1 PJ PHA	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag Nr. 2957024910 – Vermietung eines Grundstücks unter einem Tank, Kolín	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 2 zu Nr. 06218-2024-D2-OPR_STR	Nachtrag Nr. 2 zum Mietvertrag Nr. 2647302922 – ČD RSM Hradec Králové	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 09634-2022-PJ PHA	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag Nr. 2657002822 – Vermietung von Räumen Praha Malešice, Příbram, Rakovník, Uhříněves	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 2 bis D 5 zu Nr. 06029-2025-OPR_STR	Nachtrag Nr. 2 bis 5 zum Mietvertrag Nr. 2657002822 – ČD RSM Praha Malešice, ČD RSM Praha	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	09517-2022-PJ PHA	Vertrag Nr. 1159_2021 – Rakovník – Kosten für Wärme, warmes Brauchwasser, Müll, Wasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 04392-2015-PJ PHA	Nachtrag Nr. 1 zu Dienstleistungen DKV PHA_1.4.18	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	0-D12293 PJ PHA	Dienstleistungen in Verbindung mit der Vermietung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	08842-2021-PJ PHA	Mietvertrag für Gleise am Bahnanschluss Nr. NA 21-042/380, Bahnhof Kolín	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 01172-2013-PJ NBK PJ PHA	Nachtrag Nr. 3 zum Mietvertrag Nr. 2957004909 – Dienstleistungen in Verbindung mit der Vermietung in Nymburk, Čáslav, Kolín	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	581659/2200 PJ PHA	Wasser Liberec Verwaltungsgebäude OM 581 659	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05442-2016-PJ PHA	Wasser Liberec 5.n. OM 581 661	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	681742/2200 PJ PHA	Wasser TUV Rangierung OM 681 742	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90214-2010-PJ NBK PJ PHA	Wärme Liberec OM 522	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00498-2011-PJ NBK PJ PHA	Wärme Liberec OM 547	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	09960-2022-PJ PHA	Mietvertrag für den Bahnhof Benešov u Prahy	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	05989-2025-OPR_STR	Mietvertrag Nr. 2647301325 Mladá Boleslav – Stellwerk	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00923-2024-PJ PHA	Vertrag über Wärmeversorgung ČD RSM Hradec Králové und Mladá Boleslav – Sozialanlagen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00786-2024-PJ PHA	Vertrag über Wasser- und Abwassergebühren Benešov Rangierbetrieb OM 100930	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	04188-2015-PJ PHA	Mietvertrag für Gleise in Liberec Nr. 101/2025	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 00547-2011-PJ PHA	Nachtrag Nr. 3 zum Vertrag über Dienstleistungen in Verbindung mit der Vermietung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	079/2009-O26	Vertrag Nr. 3/2009 (ČD) über gemeinsamen Anschluss an das europäische Bahndatennetz HERMES VPN	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Kaufvertrag	08/012/478 O26	Vertrag über die Erbringung von Telekommunikationsdienstleistungen	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00385-2023-O26	Vertrag über die Gewährleistung des Service der Telekommunikationsinfrastruktur ČD Cargo	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	67-2024-O26	Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen im Kommunikationsnetz	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	68-2024-O26	Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen der Datenkonnektivität, Dienstleistungen der gesicherten Datenkommunikation und weiterer damit zusammenhängender Dienstleistungen	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00530-2013-O26	Teilvertrag Nr. 00530-2013-O26	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	04229-2015-O20	Druck- und Kopierdienstleistungen – Miete, Verbrauchsmaterial, Server	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05086-2016-O20	Vertrag über die Vermietung von IT-Ausrüstung und die Erbringung von Servicedienstleistungen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 12/2008-O26	Nachtrag Nr. 1 und 2 zum Vertrag über die Erbringung von Wartungsdienstleistungen SAP	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Kaufvertrag	D 1 zu Nr. 05709-2017-O20	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Einräumung einer Unterlizenz und die Erbringung von Supportleistungen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Kaufvertrag	07245-2018-O20	Vertrag über die Einräumung einer Unterlizenz und die Erbringung von Supportleistungen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Kaufvertrag	08318-2020-O20	Vertrag über die Einräumung einer Unterlizenz und die Erbringung von Supportleistungen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Kaufvertrag	08039-2019-O20	Vertrag über die Einräumung einer Unterlizenz und die Erbringung von Supportleistungen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Kaufvertrag	08747-2020-O20	Vertrag über die Einräumung einer Unterlizenz und die Erbringung von Supportleistungen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	08973-2021-O20	Teilvertrag zum Rahmenvertrag über die Erbringung von Helpdesk- und Servicedienstleistungen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	09738-2022-O26	Rahmenwerkvertrag über die Inanspruchnahme von Kapazitäten	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00530-2023-O20	Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 106/2009-O26	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag über die Bereitstellung eines Online-Auktionssaals	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	05876-2017-O20	Vertrag über die Einräumung von Nutzungsrechten am Service ASPI	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	00767-2012-O26	Vertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Werkvertrag	D 2 zu Nr. 120-2009-O26	Nachtrag Nr. 2 zur Applikation 40 – Datenaustausch von Fracht- und Wagenbriefen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 2 zu Nr. 05912-2017-O20	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag über die Gewährleistung des Betriebs der Applikation APHEZ und ODIS	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Werkvertrag	D 2 zu Nr. 03538-2014-O20	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag über die Gewährleistung des Betriebs der Applikation „Elektronische Schnittstelle zum Kunden (E-ROZA)“	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Befristet
Werkvertrag	07598-2019-O20	Teilvertrag über die Gewährleistung des Betriebs der Applikation EROZA Liferay	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	07597-2019-O20	Teilvertrag über die Gewährleistung der Unterstützung des Betriebs der Applikation EROZA Liferay	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 2 zu Nr. 169/2010-O26	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 4 zu Nr. 116-2009-O26	Nachtrag Nr. 4 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	01908-2013-O20	Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	07485-2019-O20	Rahmenvertrag zur Durchführung des Upgrades des Betriebsinformationssystems ČD Cargo	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Befristet
Sonstiger Vertrag	08225-2020-O20	Teilvertrag über die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Unterstützung des Betriebs von ESC	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Befristet
Werkvertrag	08477-2020-O20	Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 4 zu Nr. 125-2009-O26	Nachtrag Nr. 4 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	05752-2017-O20	Teilvertrag zum Rahmenvertrag Nr. 160/2010-O26 über die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Gewährleistung der SW-Wartung und des User-Support, zur Unterstützung der SW-Applikation SAP	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 3 zu Nr. 00069-2011-O26	Nachtrag Nr. 3 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 2 zu Nr. 205/2010-O26	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	08694-2020-O20	Rahmenvertrag über die Bedingungen der Einräumung von Unterlizenzen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	00766-2012-O26	Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	01837-2012-O26	Werkvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 1 zu Nr. 01936-2013-O20	Nachtrag Nr. 1 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	07222-2018-O20	Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	07223-2018-O20	Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Werkvertrag	D 4 zu Nr. 01906-2013-O20	Nachtrag Nr. 4 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 1 zu Nr. 01756-2013-O20	Nachtrag Nr. 1 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 1 zu Nr. 07792-2019-O20	Nachtrag Nr. 1 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 1 zu Nr. 08988-2021-O20	Vertrag über die Unterstützung von SharePoint-Applikationen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	172/2010-O26	Teilvertrag zum Rahmenvertrag Nr. 160/2010-O26 über die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Gewährleistung der SW-Wartung und des User-Support, für Aufgaben „Tarifserver“	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 153/2010-O26	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die permanente Weiterentwicklung SOC-NL	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 3 zu Nr. 05751-2017-O20-D3	Nachtrag Nr. 3 zum Rahmenvertrag über die Erbringung der permanenten Weiterentwicklung von SW-Applikationen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	D 2 zu Nr. 01757-2013-O20	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 154/2010-O26	Nachtrag Nr. 3 zum Teilvertrag	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Werkvertrag	02471-2014-O20	Teilvertrag zum Rahmenvertrag Nr. 160/2010-O26 über die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Gewährleistung der SW-Wartung und des User-Support, für Aufgabe ESB	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	152/2010-O26	Teilvertrag zum Rahmenvertrag Nr. 160/2010-O26 über die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Gewährleistung der SW-Wartung und des User-Support, für Aufgabe CNP – Zentrale Frachtkasse	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 178/2010-O26-D3	Nachtrag Nr. 3 zum Teilvertrag zum Rahmenvertrag Nr. 160/2010-O26 über die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Gewährleistung der SW-Wartung und des User-Support, für Aufgaben der internationalen Datenübermittlung	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	2327-2024-O20	Rahmenvertrag Nr. 2327-2024-O20 über die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Architektur von Informationssystemen	ČD-IS, a.s. / ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Befristet
Werkvertrag	D 11 zu Nr. 00998-2012-SOKV OVA-D10	Nachtrag Nr. 11 zum Werkvertrag Nr. 00998-2012-SOKV OVA – Drehen von Rädern	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 17 zu Nr. 1/1/08 SOKV OVA	Nachtrag Nr. 17 zum Vertrag Nr. 1/1/08 über die Erbringung von mit der Miete verbundenen Dienstleistungen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Werkvertrag	D 13 zu Nr. 00353-2012-SOKV OVA-D12	Nachtrag Nr. 13 zum Werkvertrag Nr. 00353-2012-SOKV OVA – Wartung der Eisenbahntriebfahrzeuge	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Mietvertrag	D 6 zu Nr. 5218000108 SOKV OVA	Nachtrag Nr. 6 zum Mietvertrag für Nichtwohnräume	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 01102-2013-SOKV OVA	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag, Auftragnehmer Nr. 2635000109 – Umlegung von Erdgasentgelt	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	06732-2025-OPR Západ	Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen VUZ_CRRC SRB_HU	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Werkvertrag	11081-2025-OPŘ Západ	Vertrag mit VÚŽ über Prüfungen der Eisenbahntriebfahrzeuge KISS ÖBB	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Mietvertrag	D 6 zu Nr. 040060-2025-OPR Západ	Nachtrag Nr. 6 zum Mietvertrag Nr. 2677301415 RSM Praha – Gebiet ČB	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 11 zu Nr. 20855-2025-OPR Západ	Nachtrag Nr. 11 zum Mietvertrag RSM Praha Nr. 2677701015 RSM Praha – Gebiet Plzeň	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 03632-2024-OPŘ Západ	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag Nr. OS-0074/15-A RSM Praha über die Umlegung der Kosten für die Lieferung von Trinkwasser, Abwasser und Regenwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	D 1 zu Nr. 04403-2024-SOKV OVA	Nachtrag Nr. 1 zum Werkvertrag Nr. 04403-2024-SOKV OVA – Wartung und Reparatur von Eisenbahntriebfahrzeugen	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 8 zu Nr. 01886-2025-OPR Západ	Nachtrag Nr. 8 zum Rahmenvertrag RSM Praha Nr. 2972906410 über die Erbringung von Dienstleistungen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 20440-2025-OPR Západ	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag RSM Praha Nr. 2677202421	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 09456-2022-PJ UNL	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag RSM Praha Nr. 2667201122	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 08033-2019-PJ UNL	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag RSM Praha Nr. 2667116419	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	07151-2018-PJ UNL	Mietvertrag mit RSM Praha Nr. 2667109718	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 02821-2024-OPŘ Západ	Nachtrag Nr. 1 und 2 zum Vertrag Nr. OS-0038/15-O über die Erbringung von Dienstleistungen (Abfallentsorgung), insbesondere über die Umlegung der Kosten für den Abtransport und die Entsorgung von Abfällen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	D 16 zu Nr. 05567-2024-OPR Západ	Nachtrag Nr. 16 zum Mietvertrag RSM Praha Nr. 2667101415	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 05388-2016-PJ UNL-D1	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag RSM Praha Nr. 2667106916	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	2627409123 O10	Mietvertrag (Olomouc)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	03638-2014-PJ UNL	Vertrag über die Lieferung von Wasser Nr. E173-A30051/14 – Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00641-2025-OPR Západ	Nachtrag Nr. 1 zum Dienstleistungsvertrag (Reinigung)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 4 zu Nr. OS-0175/08-O-D10 PJ UNL	Nachtrag Nr. 4 zum Vertrag Nr. OS-0175/08-O zur Erbringung von Dienstleistungen (Abfälle), spezifisch über die Umlegung der Kosten für den Abtransport von Abfällen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	08375-2020-PJ UNL	Vertrag Nr. OS-0001/20-A über die Umlegung der Kosten für die Abwasserentsorgung der Kläranlage (ČOV) Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 10101-2025-OPR Západ	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag Nr. 2663210822 über die Lieferung von Dienstleistungen (Wärme und Warmwasser, Wasser- und Abwassergebühren zum Mietvertrag 2667201122)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. OS-0128/08-K-PJ UNL	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag Nr. OS-128/08-K über die Reinigung von Schornsteinabzügen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 09046-2021-PJ UNL	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag Nr. 26729001121 zur Lieferung von Dienstleistungen (Wärme, Warmwasser)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 90162-2010-PJ UNL	Nachtrag Nr. 1 und 2 zum Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie und warmem Brauchwasser Nr. OS-0163/10-T	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 01659-2013-PJ UNL	Nachtrag Nr. 3 zum Vertrag OS-0031/13-O über die Umlegung der Kosten für Abfallbeseitigung und -entsorgung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	87/2009 SOKV UNL	Vertrag über die Lieferung und Abnahme von Wasser sowie Wasser- und Abwassergebühren in der OKV Most, Dienststelle Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00582-2023-SOKV UNL	Vertrag über Lieferung und Abnahme von Erdgas in der OKV Most, Dienststelle Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	09387-2022-SOKV UNL	Vermietung von Nichtwohnräumen OKV Most, Dienststelle Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E173-A30073/10 SOKV UNL	Vereinbarung über die Gewährleistung von Tätigkeiten in der OKV Most, Dienststelle Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	1616/2008 SOKV UNL	Wasser- und Abwassergebühren OKV Nymburk	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	01368-2013-SOKV UNL	Grunddienstbarkeit der Kanalisation OKV Most	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02/P/09 SOKV UNL	Vertrag über Lieferung und Abnahme von Gas in der OKV Most	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	04011-2024-SOKV UNL	Erneuerung des Fahrprofils der Radsätze von Eisenbahntriebfahrzeugen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	04-110/2008 SOKV UNL	Gaslieferung in der OKV Nymburk	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05200-2016-SOKV UNL	Ableitung und Entsorgung von Abwasser in der OKV Nymburk	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Werkvertrag	04455-2015-O12	Vertrag über die Durchführung defektoskopischer Dienstleistungen im Einklang mit der internen Vorschrift des Auftragnehmers ČD V 26 und über Schweißen gemäß der internen Vorschrift V95/5 des Auftragnehmers	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	08013-2019-O12	Vertrag über den Betrieb von Eisenbahntransporten auf SOKV-Bahnanschlüssen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	O12	Nachtrag Nr. 19 zum Vertrag über die Instandhaltung und routinemäßige Instandsetzung der Eisenbahntriebfahrzeuge vom 15.2.2008	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Sonstiger Vertrag	06722-2017-O12	Vertrag über die Gewährleistung eines Instandhaltungssystems gemäß EU-Verordnung 445/2011/EU	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	07272-2019-O12	Vertrag über die Gewährleistung eines Instandhaltungssystems gemäß EU-Verordnung 445/2011/EU	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	0983-2022-O12	Vertrag über die Gewährleistung eines Instandhaltungssystems gemäß EU-Verordnung 445/2011/EU	ČD Cargo Adria d.o.o., HR-Nr.: 0813763	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	0484-2023-O12	Vertrag über die Gewährleistung eines Instandhaltungssystems gemäß EU-Verordnung 445/2011/EU	CD Cargo Hungary Kft., HR-Nr.: 090931990	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	07631-2019-O12	Vertrag über den Betrieb des Schienenverkehrs auf dem Bahnanschluss SOKV Ostrava und OKV Břeclav	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Werkvertrag	O12	Reparatur und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen – Auftrag 202510332590_2025 OCÚ West, Auftrag 202510332600_2025_OCÚ Ost, Auftrag 202510332580_2025_OCÚ Mitte; alle auf der Grundlage von AGB – Reparatur und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	91380054 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen, Vertragsnummer O16-23-0150755-ZK-EB012	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91318588 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 4	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91316562 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 3	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91916924 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91915021 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91920122 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 3	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91320875 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 2	Terminal Brno, a.s., ID: 28295374	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91319547 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 5	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91318856 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 3	ČD-DUSS Terminál, a.s., ID: 27316106	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91924287 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 2	ČD Cargo Adria d.o.o., HR-Nr.: 0813763	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	91320116 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 4	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91920145 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 1	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91306335 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 3	BOHEMIAKOMBI spol. s r.o., ID: 45270589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91322551 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Mietvertrag	D 10 (Vertragsnummer geändert auf Nr. 2927402314) OPT	Nachtrag Nr. 10 und 17, einschließlich weiterer Nachträge, zum Vertrag Nr. 1118000107 über die Miete von Räumen (Gebäudemiete)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	2627504617 OPT	Mietvertrag Nr. 2627504617 über die Miete von Grundstücken und Räumen (Vermietung von Parkplätzen) einschließlich Nachtrag Nr. 1	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	32017 OPT	Vertrag Nr. 3/2017 über die Bezahlung erbrachter Dienstleistungen einschließlich Nachtrag Nr. 4 (sonstige Dienstleistungen, Dienstleistungen der Poststelle und der Fahrdienstleitung, Deratisierung)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	29274023142 OPT	Untermietvertrag zum Vertrag Nr. 2927402314	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Mietvertrag	D 4 zu Nr. 01647-2013-PJ OVA	Nachtrag Nr. 4 zum Vertrag Nr. 1538000713 über die Miete von Nichtwohnräumen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 2 zu Nr. 00884-2012-PJ OVA	Nachtrag Nr. 2 zum Mietvertrag Nr. 2925100411 über die Miete von Anlagevermögen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 16 zu Nr. 04426-2015-PJ OVA	Nachtrag Nr. 16 zum Mietvertrag Nr. 2627700115 über die Miete von Gewerberäumen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 08380-2020-PJ OVA	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag Nr. 2627711420 über die Miete von Gewerberäumen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 02078-2013-PJ OVA	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag Nr. 2927810510 über die Miete eines Grundstücks	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 02022-2013-PJ OVA	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag Nr. 2927501011 über die Miete eines Grundstücks	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02021-2013-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00612/08 – Ostrava	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02016-2013-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00613/08 – Bohumín	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02013-2013-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00620/08 – Třinec	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02014-2013-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00617/08 – Český Těšín	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05522-2016-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00114/16 – Olomouc VPK	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	05636-2017-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00115/16 – Olomouc Gebäude 54	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05639-2017-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00118/16 – Valašské Meziříčí	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05640-2017-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00119/16 – Lipová Lázně	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 03067-2014-PJ OVA	Nachtrag Nr. 1 zur Vereinbarung über die Lieferung von Wärme Nr. V153-1538000713	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02006-2013-PJ OVA	Vertrag über die Gewährleistung der Lagerung von Rädern Nr. E03/2010/OLC	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00306/08 PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Bohumín Verwaltungsgebäude	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00331-2011-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Bohumín Vrbice	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00312/08 PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Český Těšín KO	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00668-2012-PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00317/08 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Třinec KO	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00433/08 PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Ostrava OP	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00355/08 PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Ostrava tranzito	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00354/08 PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Ostrava OMH	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00664-2012-PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00332/08 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Ostrava KO	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E23/2010/OLC PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-01924/09 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Olomouc 54	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E22/2010/OLC PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-02363/10 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Olomouc VPK	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E27/2010/OLC PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-02373/10 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Regenwasser – Olomouc	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E07/2010/OLC PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-01925/09 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Regenwasser – Valašské Meziříčí	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	03069-2014-PJ OVA	Vereinbarung Nr. V153-1538000713 – über die Lieferung von Wasser und die Ableitung und Entsorgung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E262-S19/49 PJ OVA	Vertrag Nr. E292-892-S-00826/08 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Přerov	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	01993-2013-PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00473/08 über die Weiterverrechnung der Müllkosten – PRE VLM	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00685-2024-PJ OVA	Vertrag Nr. E262-S22/84 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser – Třinec S1	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O10	Vertrag über die Zusammenarbeit bei der Gewährleistung von Reisen für Mitarbeiter und Familienangehörige, Rentner der ČD Cargo, a.s. mit einem Beitrag aus dem zentralen Sozialfonds der ČD Cargo, a.s. in 2025	ČD travel, s.r.o., ID: 27364976	Befristet
Sonstiger Vertrag	0261/2023-O10/2	Vertrag über die Gewährleistung der Beurteilung der psychischen Eignung für die Berufsausübung und über die Gewährleistung der psychologischen Beratung	Dopravní vzdělávací institut, a.s., ID: 27378225	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	2914-2022-O10/2	Vertrag über die Gewährleistung von Dienstleistungen in Verbindung mit der Weiterbildung von Mitarbeitern der ČD Cargo in der Fassung des Nachtrags Nr. 3 (wirksam ab 1.8.2008, Nachtrag Nr. 3 gültig ab 25.10.2022)	Dopravní vzdělávací institut, a.s., ID: 27378225	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5276-2024-O10	Teilvertrag über Weiterbildung für 2025 auf Grundlage des Rahmenvertrages über die Gewährleistung der Weiterbildung Nr. 1831-2019-O10	Dopravní vzdělávací institut, a.s., ID: 27378225	Befristet
Mietvertrag	S551-DVI O10/2	Untermietvertrag – Unterrichtsraum Jesenius Prag-Karlín	Dopravní vzdělávací institut, a.s., ID: 27378225	Befristet
Sonstiger Vertrag	0654-2023-O10	Teilvertrag über die Erbringung von Dienstleistungen (Schulung am Simulator) in der Fassung von Nachtrag Nr. 1 (gültig ab dem 1. Januar 2024, Nachtrag Nr. 1 gültig ab dem 30. November 2024)	Dopravní vzdělávací institut, a.s., ID: 27378225	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O10	Vertrag über die Gewährleistung von Erholungsaufenthalten für Mitarbeiter der ČD Cargo, a.s. in 2025	ČD relax s.r.o., ID: 05783623	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 55567/2018-O16 O10	Nachtrag Nr. 5 zum Kooperationsvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 2977200814 O10	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag (České Budějovice)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	2974905114 O10	Vertrag über Dienstleistungen in Verbindung mit der Miete (České Budějovice)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O10	Vertrag über den Betrieb des In-karta-Systems	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	168/2015-RSM HK und 178/2015-RSM HK O10	Dienstleistungsvertrag (Záboří)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 2647102315 O10	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag (Záboří)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 2677203119 O10	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag für Räume (Plzeň)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 2672900619 O10	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über Dienstleistungen in Verbindung mit der Miete (Plzeň)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00018/14 O10	Vertrag über Dienstleistungen in Verbindung mit der Miete (Olomouc)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00020/14 O10	Vertrag über Dienstleistungen in Verbindung mit der Miete (Olomouc)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. E262-S24/30 O10	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie (Olomouc)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E262-S24/25 O10	Vertrag über die Lieferung von Wasser und die Ableitung sowie Entsorgung von Abwasser (Olomouc)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	D 1 zu Nr. 09695-2022-O01	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Lieferung und Installation des mobilen ETCS-Teils in ausgewählten Eisenbahntriebfahrzeugen der Baureihe 363_5 ČD Cargo	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Befristet
Werkvertrag	D 1 zu Nr. 00649-2023-O01	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über periodische Reparaturen höherer Stufen an Eisenbahntriebfahrzeugen der Baureihen 163 und 363_ČD	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Werkvertrag	07344-2019-O01	Lieferung und Installation von ETCS-Ausrüstung für Lokomotiven der Baureihen 163 und 363	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Befristet
Mietvertrag	09879-2022-O01	Vertrag über die Beschaffung von Konsignationslagern für die Lagerung von Dieselkraftstoff	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Werkvertrag	07527-2019-O01	Reparatur von Radsätzen für Eisenbahntriebfahrzeuge mit unabhängiger Traktion	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Werkvertrag	02875-2024-O01-VŘ-UVŘ einschließlich D 1 und D 2	Durchführung der periodischen Reparatur des Eisenbahntriebfahrzeugs 130 035-9 einschließlich Nachtrag Nr. 1 für 163 034-2 und Nachtrag Nr. 2 für 363 036-5	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Werkvertrag	00120-2024-O01-UVŘ	Lieferung und Installation des mobilen ETCS-Teils in ausgewählten Eisenbahntriebfahrzeugen der Baureihe 242 ČD Cargo	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Befristet
Kaufvertrag	14128-2025-O01-S1	Verkauf eines neuen Überlandbusses	ČD Bus a.s., ID: 17377404	Befristet
Kaufvertrag	02150-2025-O01-S6	Verkauf von entbehrlichem Vermögen der Einheit Lovosice	ČD-DUSS Terminal, a.s., ID: 27316106	Befristet
Kaufvertrag	00382-2023-O01	Verkauf von 10 Eisenbahntriebfahrzeugen TRAXX MS3	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Unbefristet
Kaufvertrag	00381-2023-O01	Verkauf von 2 Eisenbahntriebfahrzeugen TRAXX MS3	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Werkvertrag	D 1 zu Nr. 00650-2023-O01	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über periodische Reparaturen höherer Stufen an Eisenbahntriebfahrzeugen der Baureihen 163 und 363_DPOV	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Sonstiger Vertrag	04151-2024-O21	Vertrag über die Zusammenarbeit im Bereich Güterverkehr und Transport	ČD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet
Mietvertrag	05804-2017-O09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 17 01 006_D06	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Mietvertrag	07511-2019-O09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 19 02 003 – DS075 bis DS081	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Mietvertrag	07786-2019-O09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 19 06 001 – DS28	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Unbefristet
Mietvertrag	08089-2020-O09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 19 06 001 – DS39 bis DS44	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Mietvertrag	08920-2021-O09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 21 04 005 – DS47 bis DS55	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	000387-2025-O09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 25 02 001 – DS002	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Mietvertrag	823-2024-O09	Nachtrag Nr. 1 zum Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen und eines Lokführers Nr. 3978-2024-O09	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	00889-2024-O09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 24 01 049	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Mietvertrag	2/2022 O09	Mietvertrag für Immobilien Nr. 2/2022	Terminal Brno, a.s., ID: 28295374	Unbefristet
Mietvertrag	D 4 zu Nr. 8741-2020-O09	Nachtrag Nr. 5 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 8741-2020-O09	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	06006-2025-O09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 06006-2025-O09	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Kaufvertrag	902-2024-O09	Kaufvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	D 4 bis D 6 zu Nr. 9686-2022-O09	Nachtrag Nr. 4 bis 6 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 9686-2022-O09	CD Cargo Hungary, Kft., HR-Nr.: 090931990	Befristet
Mietvertrag	D 4 zu Nr. 09229-2021-O09	Nachtrag Nr. 4 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 09229-2021-O09	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Mietvertrag	D 5 zu Nr. 07985-2019-O09	Nachtrag Nr. 5 zum Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen Nr. 07985-2019-O09	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Mietvertrag	D 3 zu Nr. 09316-2021-O09	Nachtrag Nr. 3 zum Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen Nr. 09316-2021-O09	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Mietvertrag	D 3 bis D 5 zu Nr. 9549-2022-O09	Nachtrag Nr. 3 bis 5 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 9549-2022-O09	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Mietvertrag	D 3 und D 4 zu Nr. 9550-2022-O09	Nachtrag Nr. 3 und 4 zum Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen Nr. 9550-2022-O09	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Mietvertrag	D 2 zu Nr. 0453-2023-O09	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 0453-2023-O09	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Mietvertrag	2719-2024-O9	Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen Nr. 2719-2019-O9	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Mietvertrag	0674-2024-O09	Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen Nr. 0674-2024-O09	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Mietvertrag	09494-2022-PJ BNO	Mietvertrag Nr. 2627100122	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	04476-2015-PJ BNO	Mietvertrag Nr. 2637300615	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	04453-2015-PJ BNO	Mietvertrag Nr. 2627100315	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	07909-2019-PJ BNO	Mietvertrag Nr. 2637703419	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	04533-2015-PJ BNO	Vertrag Nr. 2635000012 über die Lieferung einer Dienstleistung – Wärmeenergie in Verbindung mit der Vermietung von Nichtwohnräumen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90165-2009-PJ BNO	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E292-S-01447/09	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	09494-2022-PJ BNO	Vereinbarung über Lieferung und Abnahme von Wärme und warmem Brauchwasser Nr. V184-1848000118 – Wärme	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	3-2009-PJ BNO	Vertrag über die Weiterverrechnung von Reinigungskosten	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	Nr. 6/2009 PJ BNO	Lieferung von Trinkwasser und Ableitung von Abwasser und Regenwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	166/2009-PJ BNO	Vertrag über die Bedingungen der Bereitstellung von Parkplätzen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	ČD-ČDC-2025-2027-O02	Vertrag über die Erbringung von Unterstützungsleistungen in der ČD-Gruppe vom 9.6.2025	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	O02	Kreditvertrag über einen Betrag von 102.000 EUR vom 15.11.2023	Terminal Nymburk s.r.o., ID: 19108796	Befristet
Sonstiger Vertrag	O02	Kreditvertrag über einen Betrag von 31.200 EUR vom 15.11.2023	Terminal Nymburk s.r.o., ID: 19108796	Befristet
Sonstiger Vertrag	O02	Kreditvertrag über einen Betrag von 286.800 EUR vom 13.3.2025	Terminal Nymburk s.r.o., ID: 19108796	Befristet
Sonstiger Vertrag	O02	Vertrag über gegenseitige Kreditrahmen vom 23.05.2013, einschließlich der Nachträge 1 bis 4	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Werkvertrag	1597-2025-O02	Werkvertrag Nr. 1597/2025-O2	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Sonstiger Vertrag	CZDRNA35289 - 125 O02	Vertrag Nr. 1 – CZDRNA35289 - 125, über die Verteilung der Kosten für die Haftpflichtversicherung der Mitglieder der Organe der ČD-Gruppe vom 22. Mai 2025	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. 08406-2020-O13; O21	Nachtrag Nr. 1 bis 3 zum Vertrag über die Zusammenarbeit im Güterverkehr und Transport	ČD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	08272-2020-O13; O21	Nachtrag Nr. 1 bis 5 zum Vertrag über die Zusammenarbeit im Güterverkehr und Transport	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O21	Vertrag über Zusammenarbeit im Bereich des Bahnbetriebs České dráhy, a.s.	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O21	Nachtrag Nr. 36 und 37 zum Vertrag über Zusammenarbeit im Bereich des Bahnbetriebs	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	D 2 zu Nr. 19-2008/O12	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag über die Instandhaltung und den Service von Fahrzeugfunkgeräten der ČD Cargo, a.s.	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 9 zu Nr. 5FJ382066 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 9 zum Vertrag über die Gewährleistung von Leistung	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 6 zu Nr. 5RJ939005 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 6 zum Vertrag über die Gewährleistung von Leistung	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 4 zu Nr. 5FJ382067 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 4 zum Vertrag über die Gewährleistung von Leistung	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FJ582533 O21	Vertrag über die Gewährleistung von Leistung	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FJ382519 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf einer landesweit durch České dráhy, a.s. betriebenen Strecke	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 5FJ382119 O21	Nachtrag Nr. 1 und Nr. 2 zum Vertrag über den Bahnbetrieb auf einer landesweit durch České dráhy, a.s. betriebenen Strecke	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FJ482524 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über den Bahnbetrieb auf nicht öffentlich zugänglichen Anschlussgleisen mit öffentlicher Nutzung, betrieben durch České dráhy, a.s.	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	195D/1/2023 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem nicht öffentlich zugänglichen Anschlussgleis „RSM Olomouc Bahnstation Krnov“	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP723001 O21	Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis RSM Hradec Králové, Bahnstation Česká Třebová	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 5 zu Nr. 5FP723001 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 5 zum Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis RSM Hradec Králové, Bahnstation Česká Třebová	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	170744 O07	Partnerschaftsvertrag – Messe TRAKO Gdańsk	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FT419001 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis Ždírec nad Doubravou“ – Manipulationsgleis Nr. 1b und Gleisverbindung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	14D/5/2023 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf nicht öffentlich zugänglichen Anschlussgleisen betrieben durch České dráhy, a.s., ohne öffentliche Nutzung von RSM Hradec Králové, Bahnstation Česká Třebová	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. 13D/5/2023 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 3 zum Vertrag über den Betrieb des Schienenverkehrs auf dem Anschlussgleis – Werksbahn ŠKODA AUTO Solnice	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	3D/5/2015 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis RSM Hradec Králové, Bahnstation Ostroměř	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	19D/5/2012 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis RSM Velký Osek	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O25	Vertrag über die gemeinsame Nutzung von Dienstleistungen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	397D/3/2024 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf nicht öffentlich zugänglichen Anschlussgleisen mit öffentlicher Nutzung, betrieben durch České dráhy, a.s. – ČD, a.s. Brno d.n.	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP234001 O21	Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Nymburk“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O25	Vertrag über die Erbringung von Beratungsdienstleistungen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 14D/4/2011 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Nymburk“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FP213001 O21	Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Veselí nad Moravou“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 13D/4/2011 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Veselí nad Moravou“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FP214001 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Přerov“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 15D/4/2011 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Přerov“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 4 zu Nr. 5FJ082502 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 4 zum Vertrag über die Gewährleistung von Leistung am Anschlussgleis T-PORT (Bahnstation Pardubice hl. n.)	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 4 zu Nr. 5FJ082504 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 4 zum Vertrag über die Gewährleistung von Leistung der Bahnstation Obrnice	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	8D/9/2014 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis ČD-DUSS Terminál, a.s.“	ČD-DUSS Terminal, a.s., ID: 27316106	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP030066 O21	Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Bahntestring Cerhenice“	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	5FP117004 O21	Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Terminal Brno“	Terminal Brno, a.s., ID: 28295374	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FI570525.02 O07	Nachtrag Nr. 1 zur Kundenvereinbarung Nr. 5FI570525.02 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 6 zu Nr. 5FT117001 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 6 zum Vertrag über Bahnbetrieb – Anschlussgleis „Terminal Brno“	Terminal Brno, a.s., ID: 28295374	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI570525 O07	Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	ZD 01–08 zu Nr. 5FI570525 O07	Kundenvereinbarung Nr. 5FI570525.01 bis 5FI570525.08 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI570505 O7	Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	ZD 01–13 zu Nr. 5FI570505 O7	Kundenvereinbarung Nr. 5FI570505.01 bis 5FI570505.13 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu ZD Nr. 5FI570505.06 O7	Nachtrag Nr. 1 zur Kundenvereinbarung Nr. 5FI570505.06 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu ZD Nr. 5FI570505.10 O7	Nachtrag Nr. 1 zur Kundenvereinbarung Nr. 5FI570505.10 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FI570529 O07	Nachtrag Nr. 1 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Austria GmbH, FN: 291407s	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	ZD 5FI570529.01 O07	Kundenvereinbarung zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Austria GmbH, FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FP405608 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis Terminál Ostrava Mošnov OAMP“	Terminál Mošnov, a.s., ID: 14198240	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	186D/1/2022 O21	Vertrag über Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis Terminál Ostrava Mošnov OAMP“	Terminál Mošnov, a.s., ID: 14198240	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI570536 O07	Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 16 zu Nr. 5RP606021 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 16 zum Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis HMMC Nošovice“	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI570533 O07	Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	ZD 01–05 zu Nr. 5FI570533 O07	Kundenvereinbarung Nr. 5FI570533.01 bis 5FI570533.05 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	64D/1/2008 O21	Vertrag über Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis HMMC Nošovice“	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI570538 O7	Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	ZD 01–27 und 29 zu Nr. 5FI570538 O7	Kundenvereinbarung Nr. 5FI570538.01 bis 5FI570538.27 und 5FI570538.29 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI170021 O7	Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr	CD Cargo Hungary Kft., HR-Nr.: 090931990	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 18 zu Nr. 01078-2013-O06 O07	Nachtrag Nr. 18 zum Dienstleistungsvertrag	Terminal Brno, a.s., ID: 28295374	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 13 zu Nr. 5FI670028 O07	Nachtrag Nr. 13 zum Speditionsrahmenvertrag	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 9 zu Nr. 01294_2013-O06	Nachtrag Nr. 9 zum Mandatsvertrag	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 32 bis D 36 zu Nr. 5FI670007 O07	Nachtrag Nr. 32 bis 36 zum Speditionsrahmenvertrag	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 22 zu Nr. 5FI670053.06 O07	Nachtrag Nr. 22 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 11 bis D 13 zu Nr. 5FI670053.09 O07	Nachtrag Nr. 11 bis 13 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 14 zu Nr. 5FI670053.12 O07	Nachtrag Nr. 14 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FI670053.13 O07	Nachtrag Nr. 1 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 12 zu Nr. 5FI670053.14 O07	Nachtrag Nr. 12 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 7 zu Nr. 5FI670053.16 O07	Nachtrag Nr. 7 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 14 zu Nr. 5FI670053.30 O07	Nachtrag Nr. 14 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 12 zu Nr. 5FI670053.31 O07	Nachtrag Nr. 12 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 9 zu Nr. 5FI670053.35 O07	Nachtrag Nr. 9 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 13 zu Nr. 5FI670053.46 O07	Nachtrag Nr. 13 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 6 zu Nr. 5FI670053.52 O07	Nachtrag Nr. 6 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 21 zu Nr. 5FI670053.54 O07	Nachtrag Nr. 21 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 8 zu Nr. 5FI670053.55 O07	Nachtrag Nr. 8 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 6 zu Nr. 5FI670053.57 O07	Nachtrag Nr. 6 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 8 zu Nr. 5FI670053.63 O07	Nachtrag Nr. 8 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 6 zu Nr. 5FI670053.66 O07	Nachtrag Nr. 6 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 8 zu Nr. 5FI670053.67 O07	Nachtrag Nr. 8 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 5FI670053.86 O07	Nachtrag Nr. 5 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 16 zu Nr. 5FI670053.AB O07	Nachtrag Nr. 16 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 5FI670053.AJ O07	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 5FI670053.AG O07	Nachtrag Nr. 5 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 5FI670053.AO O07	Nachtrag Nr. 5 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 5FI670053.AS O07	Nachtrag Nr. 5 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 5FI670053.AT O07	Nachtrag Nr. 5 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 5FI670053.AZ O07	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 5FI670053.BA O07	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 5FI670053.BC O07	Nachtrag Nr. 5 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 5FI670053.BK O07	Nachtrag Nr. 5 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 5FI670053.BT O07	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 4 zu Nr. 5FI670053.BV O07	Nachtrag Nr. 4 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FI670053.BU O07	Nachtrag Nr. 1 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 5FI670053.CQ O07	Nachtrag Nr. 1 und 2 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 4 zu Nr. 5FI670053.CN O07	Nachtrag Nr. 4 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 4 zu Nr. 5FI670053.CO O07	Nachtrag Nr. 4 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FI670053.CS O07	Nachtrag Nr. 1 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 5FI670053.DB O07	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	E9230284	Vertrag über die Nutzung des EROZA-Portals	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E9230193	Vertrag über die Nutzung des EROZA-Portals	Ostravská dopravní společnost, a.s., ID: 60793171	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	V524284	Vertrag über die Bereitstellung von Informationen über die Bewegung von Sendungen/ Wagen/ Zügen aus internen Systemen der ČD Cargo, a.s.	Ostravská dopravní společnost, a.s., ID: 60793171	Unbefristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	E9230024	Vertrag über die Nutzung des EROZA-Portals	BOHEMIAKOMBI spol. s r.o., ID: 45270589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	V723024	Vertrag über die Bereitstellung von Informationen über die Bewegung von Sendungen/ Wagen/ Zügen aus internen Systemen der ČD Cargo, a.s.	BOHEMIAKOMBI spol. s r.o., ID: 45270589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E7230223	Vertrag über die Nutzung des EROZA-Portals	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	V723223	Vertrag über die Bereitstellung von Informationen über die Bewegung von Sendungen/ Wagen/ Zügen aus internen Systemen der ČD Cargo, a.s.	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E9230197	Vertrag über die Nutzung des EROZA-Portals	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Werkvertrag	ČD-ČDC 2025-2027 O07	Vertrag über die Erbringung von Unterstützungsleistungen in der ČD-Gruppe	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. V723197	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Bereitstellung von Informationen über die Bewegung von Sendungen/ Wagen/ Zügen aus internen Systemen der ČD Cargo, a.s. Nr. V723197	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E9230280	Vertrag über die Nutzung des EROZA-Portals	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E9230279	Vertrag über die Nutzung des EROZA-Portals	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E9230210	Vertrag über die Nutzung des EROZA-Portals	ČD-DUSS Terminál, a.s., ID: 27316106	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	V723210	Vertrag über die Bereitstellung von Informationen über die Bewegung von Sendungen/ Wagen/ Zügen aus internen Systemen der ČD Cargo, a.s.	ČD-DUSS Terminál, a.s., ID: 27316106	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DO O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DJ O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DK O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DL O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DM O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DN O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DP O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DQ O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DR O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DSO7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DT O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DU O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DV O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DWO7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DX O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DY O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DZ O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.EA O07	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FI670053.EBO7	Nachtrag Nr. 1 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FI670053.DF O07	Nachtrag Nr. 1 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.EC O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.ED O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	5FI670053.EE O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.EF O7	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 5FI670053.DD O07	Nachtrag Nr. 2 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI570023 O07	Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Austria GmbH, FN: 291407s	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 81 und D 82 zu Nr. 5FI270011 O07	Nachtrag Nr. 81 und 82 zum Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 186 und D 188 bis D 197 zu Nr. 5FI670008 O07	Nachtrag Nr. 186 und 188 bis 197 zum Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI570530 O07	Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	ZD 01–07 zu Nr. 5FI570530 O07	Kundenvereinbarung Nr. 5FI570530.01 bis 5FI570530.07 zum Abnehmer-Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Befristet
Werkvertrag	59698/2012-O29 O07	Nachtrag Nr. 1 bis 4 zum Kooperationsvertrag (Železničář) und Vereinbarung über die Beendigung des Vertrags (Železničář)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Werkvertrag	55367/2025-O27 O07	Vereinbarung über die gegenseitige Zusammenarbeit bei der Sicherstellung des Transports von Promotionzügen der ČD	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	O07	Vertrag zur Sicherung internationaler Aktivitäten	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O07	Vertrag über die Geschäftsvertretung	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O07	Vertrag über die Geschäftsvertretung	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	O07	Vertrag über die Geschäftsvertretung	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	9149000117 O07	Vertrag über den Zugang zu den Grundstücken der ČD	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	577150.01, 577150.02, 577150.03	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	584115.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	589717	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	577002.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	444104.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	444104.02	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D521096	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	534101.03, 534101.04, 534101.05, 534101.06	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. 528057	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	534106.05, 534106.08	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D521237	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D521238	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5054.04.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D521239	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D521900	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D522028	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D534100	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5054.04	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 4 zu Nr. 5054.20	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D534101	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5056.77	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5451.51	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D534102	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5181.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D534105	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D534106	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5451.57	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	157089	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5456.23	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D534113	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D534114	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 5456.44	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D534138	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D534139	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D535001	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5480.07	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	5488.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	589073	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	589677	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 8054.81	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D544158	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 8847.68	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D536086	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 6 zu Nr. 9104.20	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D573026	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 9143.03	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	9153.02	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309615	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D309804	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D004080	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D004081	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D004082	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D573024	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 11 zu Nr. D044155	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D571145	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D172500	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D206100	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. D574018	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D573055	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D227021	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D236020	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D573052	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. D521500	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309621	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 4 zu Nr. D573025	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309394	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309395	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D575801	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309401	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309402	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309404	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309405	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309408	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309409	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	544417	Vertrag über den Transportpreis	ČD-Telematika, a.s., ID: 61459445	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309617	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D444134	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D526005	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309618.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 4 bis D 6 zu Nr. D309618	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D309702	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 4 bis D 3 zu Nr. D577140	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 4 zu Nr. D534301	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D535010	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 21 zu Nr. D584100	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 7 zu Nr. D584102	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 6 zu Nr. D584103	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. D584104	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 6 zu Nr. D584105	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D584099	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D336085	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D369023	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. D522101	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 9 zu Nr. D339012	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.: 73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D536081	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D528211	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 10 zu Nr. D577150	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. D571143	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D584106	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D584107	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D584108	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D573057	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D538598	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D528013	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D534403	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 9 zu Nr. D526021	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D772503	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D539015	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D369675	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 9 zu Nr. D584109	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 5 zu Nr. D584111	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 9 zu Nr. D584113	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 23 zu Nr. D584115	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D584130	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 17 zu Nr. D577002	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 24 zu Nr. D444104	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D447002	Vertrag über den Transportpreis	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D447002	Vertrag über den Transportpreis	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D447004	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	447004.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D447017	Vertrag über den Transportpreis	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D447036	Vertrag über den Transportpreis	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. D556536	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D558036	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 4 zu Nr. D558177	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D558055	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D558218	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D558245	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D558517	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D577012	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D558802	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D526021.01, D526021.02, D526021.03, D526021.04, D526021.05	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet

Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D475104	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D537040	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D577045	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D444006	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 4 zu Nr. D577200	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D581363	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D581801	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D581803	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D991205	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D581806	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D503105	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	506101.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D506101	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D506102	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 17 zu Nr. D547110	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 6 zu Nr. D547111	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D572011	Vertrag über den Transportpreis	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 6 zu Nr. D838098	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 10 zu Nr. D844153	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	805481.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	844153.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D938927	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. D936080	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet

Mit dem Begriff sonstiger Vertrag definiert das beherrschte Unternehmen ein Vertragsverhältnis, das sich keiner ausdrücklichen rechtlichen Regelung für einen der Vertragstypen Werkvertrag, Kaufvertrag oder Mietvertrag zuordnen lässt, wobei das geltende Recht den Abschluss eines solchen Vertragsverhältnisses zulässt und gleichzeitig nicht ausschließt. Dazu gehören insbesondere vertragliche Fixierungen von Transportleistungen des beherrschten Unternehmens in jeglicher Form.

Im Betrachtungszeitraum wurden in der Vertragstabelle keine Verbindlichkeitsverhältnisse mit verbundenen Unternehmen auf der Grundlage von Bestellungen erfasst.

Der Vorstand der Gesellschaft erklärt, dass er gemäß dem aktuellen Verzeichnis Beziehungen zwischen relevanten Unternehmen der ČD-Gruppe identifiziert hat, die ihm bekannt sind und im Abhängigkeitsbericht beschrieben wurden.

Artikel IV.

Beurteilung von Nachteilen und ihres Ausgleichs

Dem beherrschten Unternehmen ist in der Berichtsperiode vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 keinerlei Nachteil entstanden:

- im Zusammenhang mit Verträgen und Vereinbarungen, die in der maßgebenden Berichtsperiode zwischen dem beherrschten Unternehmen und dem herrschenden Unternehmen oder zwischen Unternehmen, die durch dasselbe herrschende Unternehmen beherrscht werden, abgeschlossen wurden und auf deren Grundlage Leistungen und Gegenleistungen erbracht worden sind, oder
- im Zusammenhang mit der Erbringung von Leistungen und Gegenleistungen in der Berichtsperiode auf der Grundlage gültiger und wirksamer Verträge und Vereinbarungen, die zwischen dem beherrschten Unternehmen und dem herrschenden Unternehmen oder Unternehmen, die durch dasselbe herrschende Unternehmen beherrscht werden, vor dem 1. Januar 2025 abgeschlossen worden sind,
- in der Berichtsperiode vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 wurden im Weiteren zwischen dem beherrschten Unternehmen und dem herrschenden Unternehmen oder Unternehmen, die durch dasselbe herrschende Unternehmen beherrscht werden, keinerlei Rechtsgeschäfte im Interesse oder auf Veranlassung dieses herrschenden Unternehmens oder weiterer Unternehmen der ČD-Gruppe getätigt,
- wurden durch das beherrschte Unternehmen keinerlei Maßnahmen im Interesse oder auf Veranlassung des herrschenden Unternehmens oder weiterer Unternehmen, die durch dasselbe herrschende Unternehmen beherrscht werden, ergriffen oder umgesetzt, aus denen irgendein Schaden oder Nutzen, ein Vorteil oder Nachteil entstanden wäre.

Im Verlauf der Berichtsperiode vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 wurden durch das beherrschte Unternehmen im Interesse der übrigen Unternehmen der ČD-Gruppe keinerlei Rechtsgeschäfte über den Rahmen gewöhnlicher Rechtsgeschäfte hinaus getätigt.

Artikel V.

Maßnahmen zwischen Unternehmen der ČD-Gruppe

Während der Berichtsperiode vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 wurden durch das beherrschte Unternehmen keinerlei Maßnahmen zum Nutzen oder auf Veranlassung eines anderen Unternehmens der ČD-Gruppe über den Rahmen gewöhnlicher Maßnahmen hinaus, die durch das herrschende Unternehmen als Gesellschafter in Bezug auf das beherrschte Unternehmen realisiert werden, durchgeführt. Für sämtliche erbrachte und erhaltene Leistungen seitens des beherrschten Unternehmens (Verfassers dieses Berichts) waren Gegenleistungen in Form eines Entgelts vereinbart. Diese Entgelte

waren in üblicher Höhe ähnlicher Leistungen im ähnlichen Umfang am betreffenden Ort und zur betreffenden Zeit sowie zu den im Geschäftsverkehr üblichen Preisen vereinbart, und es wurden keine Vor- oder Nachteile gewährt. Aus abgeschlossenen Verträgen, sonstigen Rechtsgeschäften oder Maßnahmen zwischen Unternehmen der ČD-Gruppe ist dem beherrschten Unternehmen im Sinne des § 71 des Gesetzes Nr. 90/2012 Ges.-Slg. über Handelsgesellschaften und Genossenschaften (Gesetz über Handelskörperschaften), in der geltenden Fassung, keinerlei Nachteil entstanden.

Artikel VI.

Vertraulichkeit von Informationen

Als vertraulich gelten im Rahmen der ČD-Gruppe Informationen und Tatsachen, die Bestandteil des Geschäftsgeheimnisses der Unternehmen der ČD-Gruppe sind, sowie auch Informationen, die durch ein Unternehmen der ČD-Gruppe als vertraulich bezeichnet wurden. Im Weiteren handelt es sich um sämtliche Informationen aus dem Geschäftsverkehr, die an und für sich oder im Zusammenhang mit anderen Informationen oder Tatsachen einem Unternehmen aus der ČD-Gruppe zum Nachteil gereichen könnten. Damit es auf Seiten des beherrschten Unternehmens zu keinem Nachteil kommt, enthält der Bericht des satzungsmäßigen Organs des beherrschten Unternehmens keine ausführlichere Aufschlüsselung der oben angeführten Posten.

Artikel VII.

Fazit

Der vorliegende Bericht wurde vom satzungsmäßigen Organ des beherrschten Unternehmens, der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., erstellt und wird dem Abschlussprüfer vorgelegt, der die Jahresabschlussprüfung im Sinne eines besonderen Gesetzes durchführt. Der Bericht wird in der Urkundensammlung des Handelsregisters beim Stadtgericht in Prag abgelegt.

Prag, den 17. März 2026

Unterschrift des Vorstandsvorsitzenden und der Mitglieder des Vorstandes des beherrschten Unternehmens ČD Cargo, a.s.:

Ing. Radim Ječný, Ph.D.
Vorstandsvorsitzender

Ing. Robert Heděnec
Vorstandsmitglied

Martin Svojanovský
Vorstandsmitglied

23 Verwendete Abkürzungen

AČR	Armee der Tschechischen Republik
AI	Künstliche Intelligenz (KI)
BOZP	Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz
CZK	Tschechische Krone
ČD	České dráhy, a.s. (Tschechische Bahnen)
ČDC	ČD Cargo, a.s.
ČR	Tschechische Republik
ČVUT	Tschechische Technische Universität in Prag
EMS	Umweltmanagementsystem (UMS) / System des Umweltmanagements
ESG	Environmental, Social and Governance
ETCS	Europäisches Zugbeeinflussungssystem
EU	Europäische Union
EUR	Währung der Europäischen Union
HZS	Feuerwehr
IMS	Integriertes Managementsystem (IMS)
IS	Informationssysteme
ISO	Internationale Organisation für Normung
IT	Informationstechnologie
JPO	Einheiten des Brandschutzes / Feuerwehreinheiten
JOS	Organisationseinheit der Organisationsstruktur (JOS)
MU	Zwischenfall / außergewöhnliches Ereignis
OPŘ	Regionale Betriebsdirektion
OSŽ	Tschechischer Gewerkschaftsverband der Eisenbahner
OSŽD	Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
ŘP ČT	Betriebsstelle Česká Třebová
SOKV	Reparaturzentrum für Schienenfahrzeuge
SPO	Verzeichnis der geplanten Maßnahmen (SPO)
SŽ	Eisenbahnverwaltung
UJEP	Jan-Evangelista-Purkyně-Universität (Ústí nad Labem)
VUT	Technische Hochschule
VŠE	Hochschule für Ökonomie
ZO	Grundorganisation

ŽKV	Schienenfahrzeug
ŽP	Umwelt
ŽSR	Eisenbahnen der Slowakischen Republik

24 Identifikations- und Kontaktangaben

Firma:	ČD Cargo, a.s.
Sitz:	Prag 7, Holešovice, Jankovcova 1569/2c, PLZ 170 00
Identifikationsnummer:	281 96 678
Steuernummer:	CZ 281 96 678
Registergericht:	Prag
Aktenzeichen:	B 12844
Telefon:	+420 972 242 100
Datenbox:	8tscdpq
http:	www.cdcargo.cz

Infoline:

Telefon:	+420 972 242 255
Fax:	+420 972 242 103
E-Mail:	info@cdcargo.cz

Kundenzentrum:

Telefon / Dispatching:	+420 226 066 066
E-Mail:	ZakaznickeCentrum@cdcargo.cz
http:	www.cdcargo.cz/zakaznicke-centrum