



GESCHÄFTSBERICHT 2024





Inhaltsverzeichnis

1	MISSION, VISION UND ZIELE DES UNTERNEHMENS	3
2	UNTERNEHMENSPROFIL	4
3	WICHTIGE WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN DER UNTERNEHMENSGRUPPE ČD CARGO.....	6
4	BEDEUTENDE EREIGNISSE 2024.....	10
5	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN.....	13
6	ORGANE DER GESELLSCHAFT UND GESCHÄFTSFÜHRUNG	15
7	ORGANISATIONSSTRUKTUR DER ČD CARGO, A.S., STAND 31. 12. 2024.....	20
8	BERICHT DES VORSTANDES ÜBER DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND VERMÖGENSLAGE DER ČD CARGO, A.S., IM ZEITRAUM 1. 1. 2024 – 31. 12. 2024.....	21
9	FINANZLAGE DER ČD CARGO, A.S.....	51
10	ERWARTETE ENTWICKLUNG, ZIELE UND VORHABEN	57
11	BERICHT DES PRÜFERS ZUM KONZERN-NACHHALTIGKEITSBERICHT.....	58
12	KONSOLIDIERTER NACHHALTIGKEITSBERICHT DER GESELLSCHAFT ČD CARGO FÜR DAS JAHR 2024.....	62
13	GRUNDKAPITAL.....	176
14	BERICHTE DES AUSSICHTSRATES UND DES PRÜFUNGS AUSSCHUSSES	177
15	BERICHT DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	186
16	EINZELABSCHLUSS (IFRS).....	192
17	KONZERNABSCHLUSS (IFRS).....	283
18	WICHTIGE TATSACHEN NACH DEM BILANZSTICHTAG.....	377
19	ANGABEN ÜBER PERSONEN, DIE FÜR DEN JAHRESABSCHLUSS DER GRUPPE ČDC VERANTWORTLICH SIND	378
20	ABHÄNGIGKEITSBERICHT FÜR DIE PERIODE 1. 1. 2024 BIS 31. 12. 2024.....	379
21	VERWENDETE ABKÜRZUNGEN	415
22	IDENTIFIKATIONS- UND KONTAKTANGABEN.....	416



1 Mission, Vision und Ziele des Unternehmens

Die ČD Cargo ist ein modernes, dynamisches Unternehmen, das seine Zukunft auf vier Grundpfeilern aufbaut. Sie ist das größte tschechische Eisenbahnverkehrsunternehmen und mit ständig wachsenden Leistungen im Ausland steigt auch der gute Ruf der ČD Cargo-Gruppe am europäischen Eisenbahnmarkt. Die ČD Cargo gewährleistet die Beförderung von Massengut und Erzeugnissen mit einem hohen Mehrwert, samt intermodaler Transporte. Die ČD Cargo befördert zuverlässig auch außerordentliche Sendungen, Sendungen von gefährlichen Stoffen und humanitärer Ware oder militärische Technik. Als einziger Frachtführer in der Tschechischen Republik bietet die ČD Cargo Warenbeförderung nicht nur in Kompletzzügen, sondern auch in Form einzelner Wagenladungen.

Die Vision der Gesellschaft ČD Cargo ist es, ihre Position auf dem inländischen sowie dem europäischen Markt zu behaupten, als erster Ansprechpartner im Schienengüterverkehr zu agieren und somit zur Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Gütertransport beizutragen. Zu den wichtigsten Voraussetzungen für den Erfolg gehören die kontinuierliche Verbesserung und Erweiterung der Dienstleistungen sowie eine proaktive Kommunikation mit den Kunden. ČD Cargo möchte zudem ein attraktiver Arbeitgeber sein, der seinen Mitarbeitenden Sicherheit und faire Entlohnung bietet, ihre Aus- und Weiterbildung sowie persönliche Entwicklung unterstützt und ihre Sicherheit maximal gewährleistet. Selbstverständlich ist auch die Sicherstellung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle. Ein besonderes Augenmerk gilt zudem der Reduktion von CO₂-Emissionen – sowohl beim Verbrauch von Traktionsstrom und Traktionskraftstoff als auch beim Energieverbrauch in Gebäuden.



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, Aktennummer B 12844

Charakteristik der Firma

Die ČD Cargo 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 unternehmerischen Aktivitäten der ČD Cargo lassen sich in zwei Hauptsegmente gliedern:

- Verkehr,
- Zusatzdienstleistungen.

Das Segment Verkehr kann dann wie folgt unterteilt werden:

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

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

- Eisen und Maschinenbauerzeugnisse
- Baustoffe
- Braunkohle
- Steinkohle und Koks
- chemische Erzeugnisse und flüssige Kraftstoffe
- Holz und Papiererzeugnisse
- Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse
- Kombiverkehr



- Automotive
- Sonstige.

Das Angebot der Bahntransporte wird um ein breites Spektrum an Zusatzdienstleistungen ergänzt, wie zum Beispiel:

- Zolldienstleistungen,
- Logistikdienstleistungen (Verladen, Entladen, Lagern)
- Sicherheitsberatung
- Vermietung von Eisenbahnwagen
- 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 Markttöffnung 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									
	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Struktur der Aktiva und Verbindlichkeiten (in Mio. CZK)									
Aktiva gesamt**	36 724	34 923	34 481	30 472	27 172	25 016	20 093	18 470	18 172
Anlagevermögen**	31 545	30 527	30 022	26 565	24 185	22 190	16 698	15 626	15 280
Eigenkapital	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*	15 571	15 729	14 667	12 899	12 266	13 037	13 076	11 923	11 760
Betriebsergebnis	-402	1 217	667	634	-78	988	1 020	1 097	1 372
Ergebnis vor Steuern	-946	733	310	388	-276	791	878	947	1 153
Verhältniskennzahlen (%)									
Kurzfristige Liquidität (kurzfristige Aktiva / kurzfristige Verbindlichkeiten)	59%	65%	58%	67%	57%	50%	80%	83%	83%
Gesamtverschuldung (Fremdkapital / Aktiva gesamt)**	75%	71%	71%	68%	65%	61%	55%	54%	58%
Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand	6 480	6 628	6 558	6 531	6 877	7 158	7 134	7 130	7 065
Leistungskennzahlen									
Transportvolumen (Mio. t)	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 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 des Produkts Komplettzüge und Einzelwagensendungen realisiert, welche die ČD Cargo ihren Kunden im Gesamtnetz als einziger Transportdienstleister in der Tschechischen Republik anbietet. 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.

Das Potenzial der Tochtergesellschaften wird insbesondere bei Realisierung der Expansion ins Ausland als einem der strategischen Ziele der ČD Cargo genutzt. Die ČD Cargo setzte ihre Expansion auch 2024 erfolgreich 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.

Mit einem Transportvolumen von 56,7 Mio. Tonnen Ware zählt die ČD Cargo-Gruppe damit zu den bedeutendsten Anbietern für Schienengüterverkehr in Europa.



Das Gesamtergebnis der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft spiegelt den drastischen Rückgang der Transportmengen im Schienengüterverkehr in ganz Europa wider. Das transportierte Gütervolumen ging bereits im Jahr 2023 deutlich zurück und setzte diesen Rückgang auch im Jahr 2024 fort. Daher arbeitet die Gesellschaft seit Anfang 2024 intensiv an Rationalisierungsmaßnahmen. Im Laufe des Jahres kam es zu einem Beschäftigungsabbau, zur Abstellung und physischen Verschrottung eines Teils nicht benötigter Güterwagen und Lokomotiven sowie zur Einstellung einiger geplanter Investitionen. Zudem wurden vorbereitende Arbeiten eingeleitet, die auf eine schrittweise Einschränkung der Dienstleistungen im nicht wettbewerbsfähigen Einzelwagenverkehr abzielen. Sämtliche Rationalisierungsmaßnahmen werden auch im gesamten Jahr 2025 fortgeführt.

Zum Bestandteil des Gesamtergebnisses gehören Rückstellungen für den Austritt von Mitarbeitenden sowie eine von dem Gesellschaftsprüfer geprüfte Wertminderung (Impairment) auf Vermögenswerte in Höhe von 992 Mio. CZK, die das Ergebnis des Segments Güterverkehr im Jahr 2024 negativ beeinflusste. Der Großteil des nahezu milliarden schweren Impairments betrifft Verkehrsmittel, die für den Gütertransport bestimmt sind.

Segmentanalyse (in Mio. CZK)		Verkehr	Zusatzdienstleistungen	Eliminierung	Gesamt
Erträge	2024	14 156	4 366	-2 951	15 571
	2023	14 683	3 816	-2 770	15 729
Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	2024	-6 931	-2 838	2 889	-6 880
	2023	-6 715	-2 506	2 841	-6 380
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer	2024	-4 787	-743	0	-5 530
	2023	-4 701	-700	-1	-5 402
Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung	2024	-3 099	-581	95	-3 585
	2023	-2 232	-348	-9	-2 589
Betriebsgewinn vor Steuern	2024	-695	635	-342	-402
	2023	990	446	-219	1 217
Gewinn vor Steuern	2024	-1 215	573	-304	-946
	2023	542	396	-204	733
Gewinn der Periode	2024	-1 000	537	-257	-720
	2023	199	339	-212	326



Segment Verkehr

Mit negativen Geschäftsergebnissen sehen sich derzeit die meisten europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen konfrontiert. Auch das Ergebnis des Transportsegments der Gesellschaft ČD Cargo im Jahr 2024 wurde maßgeblich durch den Rückgang der Leistungen auf dem inländischen Schienengüterverkehrsmarkt beeinflusst, auf dem im Jahresvergleich rund 4 Millionen Tonnen weniger transportiert wurden. Negativ wirkte sich insbesondere der weitere Rückgang des Braunkohletransports aus, der im Zusammenhang mit dem fortschreitenden Ausstieg aus der Strom- und Wärmeerzeugung aus festen fossilen Brennstoffen steht. Ebenso war ein Rückgang bei den Transporten von Eisen und Maschinenbauprodukten einschließlich der damit verbundenen Rohstofftransporte zu verzeichnen. Auch das Ende der Borkenkäferkalamität in den tschechischen Wäldern hatte Auswirkungen – in jenem Zeitraum wurde das geschlagene Rundholz sowohl im Inland als auch ins Ausland zu Holzverarbeitern exportiert. Darüber hinaus verzeichneten auch andere energieintensive Industriezweige, die zu den traditionellen Kunden der Schienengüterverkehrsunternehmen zählen, rückläufige Entwicklungen.

Infolge des drastischen Rückgangs des transportierten Gütervolumens auf der Schiene in ganz Europa sah sich das Kompletzug-Produkt der Gesellschaft ČD Cargo einem starken Preisdruck durch die Konkurrenz anderer Schienengüterverkehrsunternehmen ausgesetzt, die – ebenso wie ČD Cargo – über ungenutzte Kapazitäten an Schienenfahrzeugen verfügen.

Das Produkt des Einzelwagenverkehrs war einem intensiven Wettbewerbsdruck durch Straßenfrachtunternehmen ausgesetzt. Aufgrund steigender Kosten – insbesondere der Preise für Traktionsstrom – war dieses Produkt erneut weniger wettbewerbsfähig gegenüber dem Straßengüterverkehr, da der Anstieg der Kraftstoffpreise langfristig nicht in gleichem Maße dynamisch verläuft.

Der Anstieg der Transportleistungen von ČD Cargo im Ausland im vergangenen Jahr konnte den Rückgang des Transportvolumens im Inland nur teilweise ausgleichen. Dies gilt auch aufgrund rückläufiger Leistungen in Polen, wo ČD Cargo ebenfalls maßgeblich in den Transport fester fossiler Brennstoffe eingebunden ist.

Die Veränderung in der Struktur der transportierten Güter sowie der generelle Rückgang der Leistungen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt in der Tschechischen Republik führen zu einer notwendigen Reduktion von Kapazitäten, für die ČD Cargo keine zukünftige Nutzung sieht und die die Wirtschaftlichkeit der Gesellschaft belasten.

Segment Zusatzdienstleistungen

Im Segment Zusatzdienstleistungen generierte die ČD Cargo-Gruppe 2024 einen Vorsteuergewinn in Höhe von 573 Mio. CZK. Das ist ein besseres Ergebnis als im Vorjahr. Zum stabilen Gewinn des



Segments Zusatzdienstleistungen trugen wesentlich auch die auf Auslandsmärkten und im Inland aktiven Tochtergesellschaften und die von ihnen erhaltene Dividenden bei, die folgend bei der Konsolidierung eliminiert wurden. Diese Gesellschaften bieten eine Reihe von Logistik- und Terminaldienstleistungen an, vermitteln Dienstleistungen von ČD Cargo im Ausland und vermieten zudem überschüssige Kapazitäten an Lokomotiven und Güterwagen. Im Segment der Zusatzdienstleistungen wirkte sich auch die bereits laufende physische Verschrottung eines Teils der nicht mehr benötigten Güterwagen positiv aus.



4 Bedeutende Ereignisse 2024

Januar

- Am 16. Januar fuhr der 800. Jubiläumszug Mattoni Express von Vojkovice nad Ohří nach Prostějov ab. Seit 2012 haben diese achthundert Zugverbindungen die Fahrt von mehr als 22 800 Lkw ersetzt und dadurch über 9 200 Tonnen CO₂ eingespart.
- Am 31. Januar wurde die Pilotphase des Projekts „Superlokführer“, das am 1. Juli 2023 gestartet wurde, erfolgreich abgeschlossen.

Februar

- Am 20. Februar fand die feierliche Inbetriebnahme des Zugsimulators für die Lokführer von ČD Cargo in Česká Třebová statt.

März

- Am 13. März fand eine Kontrollfahrt unter der Aufsicht des ETCS-Zugbeeinflussungssystems im Abschnitt Cheb – Plzeň statt, bei der Vertreter des Fördermittelgebers bzw. der Agentur CINEA anwesend waren.
- Am 28. März erfolgte die Übergabe der letzten Wagen der Baureihe Zacns aus einer Optionslieferung von der Firma Nymwag. Insgesamt handelte es sich bei dieser Optionslieferung um 40 Wagen.

April

- Am 1. April erfolgte eine Änderung der organisatorischen Struktur von ČD Cargo – sechs Betriebseinheiten wurden in drei regionale Betriebsdirektionen umgewandelt, mit Sitz in Ústí nad Labem, Prag und Ostrava.
- Verstärkung des Lokomotivparks von ČD Cargo durch die Vectron Dual Mode 248.082, der für ein Jahr für den Betrieb in Deutschland gemietet wurde.

Mai

- Am 28. Mai wurde der Abschluss des Projekts zur Ausrüstung von 128 Lokomotiven der Baureihen 163, 363 und 742.71 von ČD Cargo mit dem ETCS-Zugbeeinflussungssystem präsentiert. Das Projekt wurde durch den CEF-Transport-Kohäsionsaufruf (CEF Transport Cohesion Call) gefördert.
- Am 31. Mai fuhr aus Chrastava eine Gruppe von Wagen mit aufgeladenen Bussen ab, die im Rahmen der Hilfe für die Ukraine transportiert wurden.



Juni

- Vom 11. bis 13. Juni nahm ČD Cargo an der internationalen Messe Rail Business Days in Ostrava teil, verbunden mit der Taufe der Lokomotive 383.013, der ersten von fünf Vectron-Lokomotiven, die Persönlichkeiten der tschechischen Eisenbahngeschichte ehren.
- Vom 25. bis 27. Juni fanden Verhandlungen mit der China Railway Container Transport Corp. Ltd. auf der Messe Transport Logistic China in Shanghai statt.
- Am 28. Juni wurde der feierliche Betrieb der neuen Halle für die Reparatur von Güterwagen in České Budějovice unter der Teilnahme des Verkehrsministers Martin Kupka eröffnet.

Juli

- Am 1. Juli wurde der Betrieb der Applikation „Buch der Vorschriften für Lokführer“ aufgenommen.

August

- Am 20. August wurde ein Zusatzvertrag mit der Firma Alstom Czech Republic über die Ausübung der Option zur Lieferung der letzten 11 Lokomotiven für die Gesamtzahl von 50 Maschinen der Baureihe 388 unterzeichnet.

September

- Zerstörerische Überschwemmungen, insbesondere in Mähren und Schlesien, mit erheblichen Auswirkungen nicht nur auf den Schienengüterverkehr.
- Am 23. September fuhr der erste Zug mit Erde vom Baugelände in Prag-Smíchov ab.
- Vom 24. bis 27. September nahm ČD Cargo an der internationalen Messe Innotrans in Berlin teil.

Oktober

- 5. Oktober Tag der offenen Tür im Reparaturzentrum für Schienenfahrzeuge (SOKV) České Budějovice;
- Vom 19. bis 20. Oktober nahm ČD Cargo am Nationalen Tag der Eisenbahn in Česká Třebová teil.
- Vom 23. bis 24. Oktober fanden in Prag Gespräche der RAILDATA und der IT Study Group UIC statt, unter anderem zur Überprüfung der Spezifikationen für die Interoperabilität von Telematik-Applikationen im Güterverkehr (TSI Telematik).
- Am 25. Oktober erfolgte die Übergabe der ersten fünf Vectron-Lokomotiven der Baureihe A54, die unter anderem in Belgien und den Niederlanden betrieblich zugelassen sind (der Vertrag umfasst insgesamt 10 Lokomotiven, die bis Ende 2024 geliefert werden).



November

- 7. November fand in Špindlerův Mlýn der 20. Jahrgang der Konferenz für Geschäftspartner der ČD Cargo statt.
- Am 11. November wurde die „Eisenbahnakademie“ an der Partnerinstitution „Edvard-Beneš-Hochschule“ in Břeclav feierlich eröffnet. Die Schule erhielt mit erheblicher Unterstützung von ČD Cargo das Zertifikat zur Akkreditierung als Schulungszentrum für die Ausbildung neuer Lokführer.
- Am 13. November erfolgte die Übergabe der letzten Lokomotive der Baureihe 742.71 aus der zweiten Tranche von insgesamt 25 Stück (insgesamt befindet sich nun eine Flotte von 75 Lokomotiven dieser Baureihe im Bestand von ČD Cargo).
- Vom 28. bis 29. November nahmen Vertreter von ČD Cargo am Treffen der obersten Führungskräfte europäischer Güterverkehrsunternehmen mit Vertretern der Europäischen Kommission, des Europäischen Parlaments und der NATO teil (das Thema der Gespräche war unter anderem die militärische Mobilität).

Dezember

- Am 1. Dezember wurde der „interne exklusive Betrieb“ von Zügen unter der Aufsicht von ETCS aufgenommen, und zwar auf Strecken, die ab Januar 2025 in den exklusiven Betrieb überführt werden.
- Vom 4. bis 5. Dezember fand auf dem Gelände des Kraftwerks Hodonín in Zusammenarbeit mit der Verwaltung der Schieneninfrastruktur (Správa železnic), der tschechischen Polizei und der Tschechischen Feuerwehr die große Übung SAFEGUARD 2024 statt.

5 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

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

für die ČD Cargo war das Jahr 2024 eine weitere sehr herausfordernde Zeit, in der wir uns mit einer Vielzahl äußerer Faktoren auseinandersetzen mussten, die unsere Geschäftstätigkeit negativ beeinflussten. Es handelt sich um globale Einflüsse wie den allgegenwärtigen Kriegskonflikt in der Ukraine, Überfälle auf Schiffe im Suezkanal, Unruhen in Palästina oder auch die US-Präsidentschaftswahlen, die erhebliche Auswirkungen auf den Transportmarkt und die Warenströme hatten. In Tschechien hatten wir mit Naturgewalten ebenso zu kämpfen sowie mit umfangreichen Streckensperrungen.

Die Industrie stagnierte nicht nur in der Tschechischen Republik, sondern in ganz Europa, was sich logischerweise in einer geringeren Nachfrage nach unseren Dienstleistungen widerspiegelte. Es ist eine einfache Gleichung: Geht es unseren Kunden schlecht, sinken auch unsere Transportvolumina. Die wirtschaftliche Entwicklung wurde natürlich auch von der Politik des Green Deals beeinflusst. Die fortschreitende Dekarbonisierung der Energie- und Wärmeversorgung führte zu einem starken Rückgang des Interesses an festen Brennstoffen und einem damit verbundenen Rückgang der Transportmengen. Dieser Rückgang erfolgt in Tschechien leider rascher als erwartet. Weitere Transportvolumina gingen durch die Insolvenz von Liberty Steel in Ostrava verloren. Auch die Holztransporte nahmen im Jahresverlauf ab – die Borkenkäferplage ist zu Ende. Aber damit das Bild nicht nur pessimistisch wirkt: Es gibt auch Güterarten, bei denen die Transporte zugenommen haben und die ein vielversprechendes Potenzial für die Zukunft darstellen. Zu nennen sind beispielsweise Kraftstoffe, die in unseren Kesselwagen befördert werden, der seit Langem steigende kombinierte Verkehr, und auch im Bereich Automotive waren wir erfolgreich. Zudem bemühen wir uns, im Transport von Produkten der Kreislaufwirtschaft Fuß zu fassen.

Unterm Strich: Im ersten Halbjahr haben wir einen Gewinn ausgewiesen, zu dem vor allem die sehr guten Ergebnisse unserer Auslandsniederlassungen und Tochterunternehmen beigetragen hatten. Leider sind die Ergebnisse für das Gesamtjahr nicht mehr so zufriedenstellend. Ich möchte jedoch, dass wir diese im gesamteuropäischen Kontext betrachten – viele nationale Gütertransporter in Europa verzeichnen seit Langem hohe Verluste oder haben ihren Betrieb bereits eingestellt.

Kopf hoch! Die ČD Cargo ist eine starke Marke und genießt europaweit Respekt. Die Struktur der von unseren Kunden nachgefragten Transporte verändert sich, und die einzige Gewissheit ist heute, dass sie nie wieder so sein wird, wie wir sie kannten. Deshalb mussten auch wir mit Veränderungen beginnen. Teil dieser Veränderung ist auch die notwendige Reduzierung unserer Kapazitäten und die Lösung der Problematik unrentabler Einzelwagenverkehre. Wir haben die Unterstützung unseres Eigentümers, ein klares Ziel und einen Plan, an dem wir bereits im Laufe des Jahres 2024 zu arbeiten begonnen haben und den wir weiterverfolgen werden.



Lassen Sie uns gemeinsam unsere Visionen in Realität umsetzen und nicht in der Vergangenheit verharren.

Tomáš Tóth

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 als 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. Tomáš Tóth

Vorstandsvorsitzender (Mitglied seit 4. 12. 2020, Vorsitzender seit 4. 12. 2020), Alter: 43 Jahre

Erfahrener Manager, der nach Abschluss eines Hochschulstudiums 2007 (Absolutorium an der Fakultät für Verkehrsingenieurwesen der Universität in Pardubice – Fachrichtung Management, Marketing und Logistik) eine Tätigkeit bei der Bahn, konkret bei České dráhy, als Referent des Versorgungszentrums in Česká Třebová aufnahm. Im Rahmen der Vorbereitung auf die Entstehung der Aktiengesellschaft ČD Cargo gehörte er dem für Versorgungsaufgaben zuständigen Team an. Bei der ČD Cargo war er zunächst als Spezialist für Einkauf und Versorgung tätig, anschließend befasste er sich mit Projektmanagement und IT-Entwicklung. In den Jahren 2012–2013 wirkte er als Direktor des Bereichs Implementierung bei ČD – Informační systémy, a.s. 2013–2018 übte er die Funktion des Direktors des Bereichs Ökonomie und Finanzmanagement der ČD Cargo aus, 2018–2020 war er geschäftsführender Direktor unseres Unternehmens. Am 4. 12. 2020 beschloss die České dráhy als Alleinaktionär der ČD Cargo bei Ausübung der Zuständigkeit der Hauptversammlung die Wahl von Ing. Tomáš Tóth als Mitglied des Vorstandes der ČD Cargo zum 4. 12. 2020. Am 4. 12. 2020 wählte ihn der Vorstand der ČD Cargo zu seinem Vorsitzenden.

Zbyszek Waclawik

Vorstandsmitglied (seit 1. 6. 2022), Alter: 45 Jahre

Zbyszek Waclawik ist Absolvent einer Mittelschule für Unternehmensführung. Er war in zahlreichen Unternehmen im Bahnsektor beschäftigt, bei der ČD-Gruppe sowie im Top-Management mehrerer privater Bahngesellschaften. 2004 arbeitete er als Marketingdirektor der ČD – Telematika. Danach initiierte er die Entstehung der polnischen Tochtergesellschaft Koleje Czeskie (später CD Cargo Poland), in der er lange Zeit als Vorstandsvorsitzender fungierte. In der Vergangenheit war er bereits bei der ČD Cargo tätig, 2015 als Vorstandsmitglied und Vertriebsdirektor. Seit 1. 6. 2022 übt er die Funktion des Vorstandsmitglieds der ČD Cargo aus und ist gleichzeitig mit der Leitung des Vertriebsbereichs beauftragt.



Martin Svojanovský

Vorstandsmitglied (seit 1. 6. 2022), Alter: 50 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 ins Stellwerk 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: 38 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 bereits 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: 73 Jahre

Jan Kasal studierte an der Tschechischen Technischen Hochschule (ČVUT) und arbeitete ab 1975 in den Maschinenwerken Žďárské strojírný 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: 51 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 Pressektion 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: 62 Jahre

Drago Sukalovský studierte an der Fakultät für Elektrotechnik der Technischen Hochschule in Brunn. 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: 56 Jahre

Petr Doležal ist Absolvent der Berufsschule für Eisenbahnwesen in Chomutov, Fachbereich Mechaniker – Reparatuer 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: 47 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 Vojříř, Ph.D.

Vorsitzender des Prüfungsausschusses (Mitglied seit 15. 12. 2009, Vorsitzender seit 18. 2. 2010), Alter: 63 Jahre

Oldřich Vojříř 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: 58 Jahre

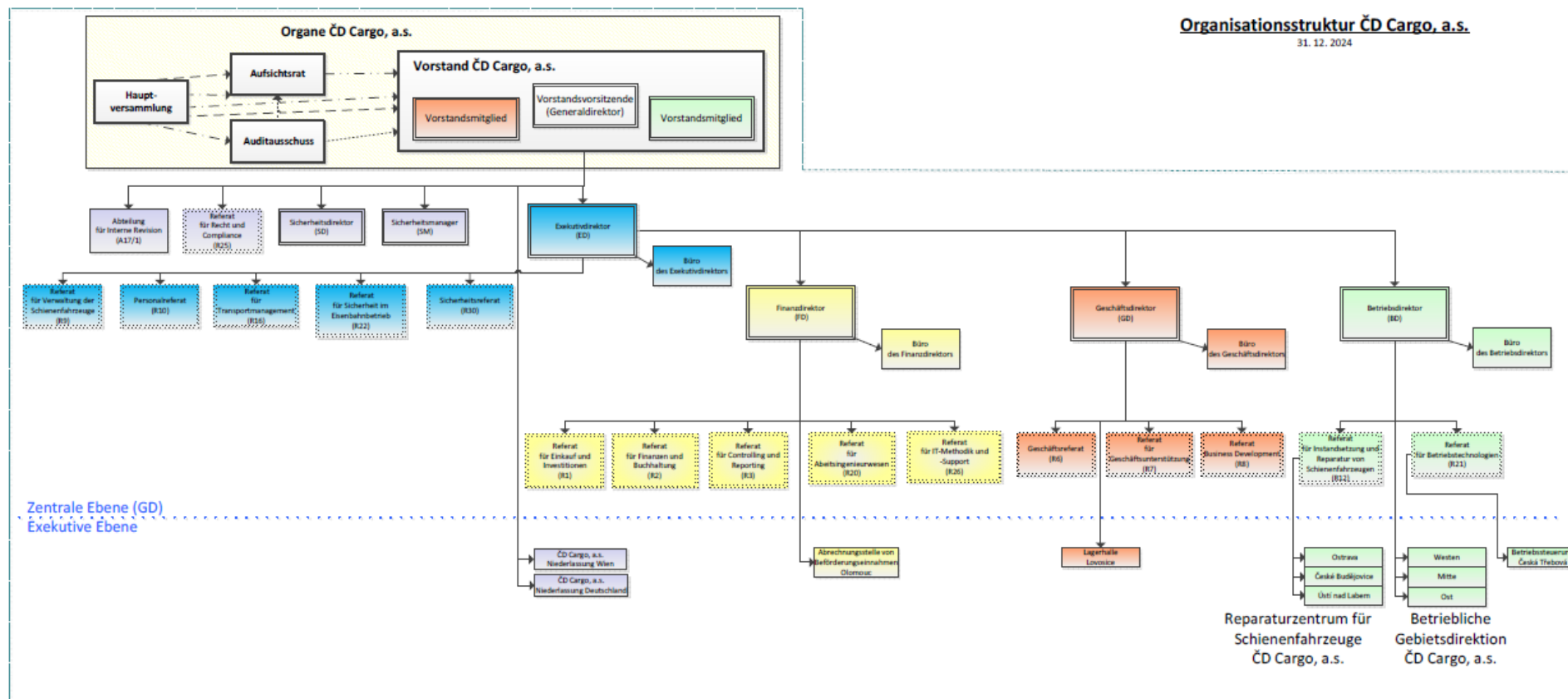
Libor Joukl ist Absolvent der Fakultät für Maschinenbau an der Technischen Hochschule Brunn. 1989 trat er eine Stelle bei ŽDAS in Žďár nad Sázavou an, wo er sich mit der Konstruktion und Projektierung im Investitionsbau befasste. 1991–1992 arbeitete er als selbstständiger Mitarbeiter in der Werbeagentur 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 Příbyslav. Ab 2002 saß er im Stadtrat von Příbyslav. 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: 62 Jahre

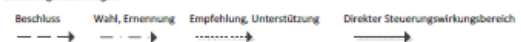
Miroslav Zámečník ist Absolvent der Hochschule für Ökonomie in Prag und Pew Fellow an der School of Foreign Service, Georgetown University in Washington. 1990–1993 war er als Berater des föderalen Finanzministers und später als Leiter des Zentrums für Wirtschaftsanalyse der Kanzlei des Präsidenten Václav 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.

7 Organisationsstruktur der ČD Cargo, a.s., Stand 31. 12. 2024



Erläuterungen / Bemerkungen:

Steuerungsbeziehungen



Steuerung Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen

Kontrolltätigkeit, Stellungnahme

ČD Cargo, a.s.
Referat der GD der ČD Cargo, a.s.

Steuerungsbereich des Vorstandes

Exekutivdirektorsbereich
Geschäftsbereich

Betriebsbereich
Finanzbereich



8 Bericht des Vorstandes über die Geschäftsentwicklung und Vermögenslage der ČD Cargo, a.s., im Zeitraum 1. 1. 2024 – 31. 12. 2024

Das Betriebsergebnis der Gesellschaft für das Jahr 2024 spiegelt den drastischen Rückgang der Transportmengen im Schienengüterverkehr in ganz Europa wider. Das transportierte Gütervolumen ging bereits im Jahr 2023 deutlich zurück und setzte seinen Rückgang auch im Jahr 2024 fort. Daher arbeitet die Gesellschaft seit Anfang 2024 intensiv an Rationalisierungsmaßnahmen. Im Laufe des Jahres kam es zu einem Rückgang der Beschäftigung, zur Stilllegung und physischen Liquidation eines Teils der nicht benötigten Güterwagen und Lokomotiven sowie zur Einstellung einiger geplanter Investitionen. Es wurden vorbereitende Arbeiten eingeleitet, die auf eine schrittweise Einschränkung der Dienstleistungen im nicht wettbewerbsfähigen Einzelwagenverkehrsprodukt abzielen. Alle Rationalisierungsmaßnahmen werden auch im gesamten Jahr 2025 fortgesetzt.

Die Veränderung der Struktur der transportierten Güter und der allgemeine Rückgang der Leistungen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt in der Tschechischen Republik führen zu einer notwendigen Reduktion von Kapazitäten, für die ČD Cargo keine zukünftige Verwendung hat und die das Betriebsergebnis belasten. Diese Tatsache spiegelte sich im wirtschaftlichen Ergebnis der Gesellschaft in Form der Bildung einer Rückstellung für Abfindungen für ausscheidende Mitarbeiter und in der Wertminderung von Vermögenswerten in Höhe von über einer Milliarde Kronen wider.

Betrieb des Güterverkehrs

Güterverkehr

Im Jahr 2024 haben wir auf dem inländischen Markt 49,85 Mio. Tonnen Güter transportiert, was etwa 4 Mio. Tonnen weniger als im Jahr 2023 ist. Positiv ist, dass die Leistungen und Transportmengen im Ausland weiterhin steigen. So überstieg beispielsweise das Volumen der eigenen Geschäfte der Niederlassung in Österreich 2 Mio. Tonnen, was einem Anstieg von 21 % im Jahresvergleich entspricht. Die Richtigkeit der Geschäftsstrategie von ČD Cargo, die auf das Angebot umfassender Dienstleistungen entlang der gesamten Transportkette ausgerichtet ist, zeigen die Ergebnisse der Niederlassung in Deutschland, wo die sogenannten Partizipationstransporte um fast 40 % auf 2,5 Mio. Tonnen zunahmen. Ähnlich erfolgreich waren im Jahr 2024 auch unsere ausländischen Tochtergesellschaften – so erreichte zum Beispiel die Gesellschaft CD Cargo Poland im Dezember einen Rekordtransport von 541 Tsd. Tonnen Gütern. Die ČD Cargo Gruppe transportierte im Jahr 2024 insgesamt 56,7 Mio. Tonnen Güter (diese Statistik stellt eine konsolidierte Sicht auf das Transportvolumen dar, das heißt: eine Tonne, die von Gesellschaften der Gruppe im internationalen



Verkehr transportiert wurde, wird nur einmal gezählt). Die Umsatzerlöse aus dem Güterverkehr beliefen sich im Jahr 2024 auf 13,954 Mrd. CZK, was 205 Mio. CZK weniger als im Jahr 2023 ist.

Die Ursachen für den Rückgang der Transportmengen im Jahresvergleich sind vielfältig. Von den globalen Faktoren sind insbesondere der andauernde Kriegskonflikt in der Ukraine, die geopolitische Lage im Nahen Osten und die fortschreitende Restrukturierung der europäischen Industrie zu nennen. Diese hat leider erhebliche negative Auswirkungen. Eng mit dem Green Deal verbunden ist der Rückgang des Interesses an festen Brennstoffen; die hohen Strompreise führten wiederum zu einem Produktionsrückgang in mehreren Industriezweigen. Besonders die Metallurgie durchlief im Jahr 2024 keine günstige Phase. Einen großen Einfluss auf ČD Cargo hatte die Beendigung der Produktion bei Liberty Steel Ostrava, was sich in einem Verlust von bis zu 5 Mio. Tonnen Gütern äußerte – Eisenerz, Steinkohle, Stahlschrott, Kalkstein und natürlich auch Hüttenprodukte. Die Nachfrage nach Braunkohle schwankte im Jahresverlauf erheblich, dennoch führten wir regelmäßig die Bedienung großer Energie- und Wärmeerzeugungsanlagen (Chvaletice, Opatovice, Energotrans) durch, und es gelang uns auch, neue Transporte dieses Brennstoffs zu gewinnen, beispielsweise für den Empfänger ORLEN Unipetrol in Litvínov.

Die Situation im kombinierten Verkehr war das ganze Jahr über sehr gut und bestätigt, dass dieses Segment auch in Zukunft ein großes Potenzial hat. Dies belegt unter anderem ein Anstieg der Transporte um mehr als 800 Tsd. Tonnen im Jahresvergleich. Deutlich gestiegen ist auch die Zahl der für Operatoren des kombinierten Verkehrs gefahrenen Züge, einschließlich der Auslandsrelationen. Nahezu gleiche Leistungen wie im Vorjahr konnten wir auch im Segment „Automotive“ erzielen – und das trotz zunehmender Unsicherheit in dieser Industriebranche. Auch die Lage im Segment „Chemie“ war über das ganze Jahr hinweg stabil. So gelang es uns beispielsweise, über 300 Tsd. Tonnen Diesel mehr zu transportieren als im Jahr 2023. Einen nicht unerheblichen Anteil an diesem guten Ergebnis hatte der Einsatz eigener Kesselwagen für den Import von Kraftstoffen aus Deutschland sowie die Aufrechterhaltung des Transits von Kraftstoffen aus der Slowakei nach Polen. Leider stagnierte der Transport anderer chemischer Produkte, einschließlich mineralischer Düngemittel.

Einen negativen Einfluss auf die Ergebnisse einzelner Warengruppen hatte der Wettbewerbskampf. So verloren wir beispielsweise einen Teil der Holztransporte. Der Hauptgrund für deren Stagnation war jedoch vor allem das Auslaufen der Käferholzernte. Auch für den Transport von Getreide besteht unter den Bahnunternehmen ein großes Interesse. Umso erfreulicher ist es, dass es dank der Zusammenarbeit der Unternehmen innerhalb der ČD-Cargo-Gruppe gelungen ist, die Getreidetransporte erneut um fast 200 Tsd. Tonnen im Vergleich zum Vorjahr zu steigern. Zufriedenheit herrschte auch mit den Rübenlieferungen im Herbst an die Zuckerfabrik in Hrušovany nad Jevišovkou. Auch Transporte von Baumaterialien im Zusammenhang mit Streckensperrungen stehen dauerhaft im Fokus konkurrierender Bahnunternehmen. Dies ist unter anderem eine Folge des Überangebots an deren Kapazitäten im Zusammenhang mit dem allgemeinen Rückgang der per Bahn transportierten Mengen.



ČD Cargo blieb auch von Naturkatastrophen nicht verschont – im September wurden weite Teile der Regionen Mährisch-Schlesien und Olmütz von verheerenden Überschwemmungen betroffen, ebenso war auch in unserem Nachbarland Österreich der Verkehr auf zahlreichen Hauptstrecken aufgrund von Hochwasser eingeschränkt, beispielsweise auf dem Semmering, der Westbahn oder in Richtung Ungarn. Die Überschwemmungen hatten negative Auswirkungen auf die Ergebnisse aller Warengruppen, die Unmöglichkeit von Rangierarbeiten in Ostrava hatte erhebliche Auswirkungen auf den Einzelwagenverkehr mit Schrott oder Hüttenprodukten. Zeitweise waren Anschlussgleise bedeutender Kunden wie Biocel Paskov, HMMC in Nošovice, die Kokerei OKK und andere abgeschnitten. Aufgrund der Regenfälle war zudem die Holzernte erheblich eingeschränkt, ganz zu schweigen von der Unmöglichkeit der Verladung in den hochwasserbetroffenen Gebieten.

Und wenn wir schon „analysieren“, was alles den Betrieb und das Transportvolumen beeinflusst hat, darf auch der Bombenfund im September auf dem Gelände von Chemopetrol Litvínov nicht unerwähnt bleiben, der zu Einschränkungen im Transport von Braunkohle und chemischen Produkten führte. Einen nicht zu unterschätzenden Einfluss hatten auch die Streiks der Lokführer bei DB, die durch operative Leistungen der deutschen Niederlassung ausgeglichen werden konnten. Auch häufige Betriebseinschränkungen am Grenzübergang Lanžhot/Kúty führten zu einer Verschlechterung der Transportqualität.

Betriebssteuerung

Die Betriebssteuerung von ČD Cargo erfolgt auf drei grundlegenden Ebenen – der Planungs-, Steuerungs- und Ausführungsebene. Die Planungsaufgaben werden durch die Abteilung Betriebstechnologien gewährleistet.

Die Umsetzung der Planung erfolgt durch die steuernde Einheit, die Betriebsstelle Česká Třebová. In den Zuständigkeitsbereich der Betriebsstelle Česká Třebová fällt ebenfalls die Abwicklung von Sondertransporten sowie die Organisation von Transporten außergewöhnlicher Sendungen.

Die ausführende Komponente im Prozess der Sicherstellung und Umsetzung von Transporten sind die regionalen Betriebsdirektionen von ČD Cargo, welche der Betriebsstelle Česká Třebová unterstellt sind. Die drei regionalen Betriebsdirektionen entstanden durch die Zusammenlegung jeweils zweier ehemaliger Betriebseinheiten. Das Ziel dieser organisatorischen Änderung war die Effizienzsteigerung der Prozesse, die Erweiterung der Kompetenzen der untergeordneten Betriebsstellen von ČD Cargo sowie die daraus resultierende personelle Einsparung. Die Hauptaufgabe der regionalen Betriebsdirektionen von ČD Cargo ist die Durchführung der örtlichen Rangierleistungen und die Bedienung von Ladestellen in den jeweiligen Einzugsgebieten.

Im Rahmen der Betriebssteuerung sind auch die Niederlassungen von ČD Cargo zu erwähnen: ČD Cargo Niederlassung Wien und ČD Cargo Niederlassung Deutschland. Diese Niederlassungen 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 – mit dem Ziel, deren Zahl stetig zu erhöhen. 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.

Aufgrund der positiven Auswertung des Pilotbetriebs mit sogenannten Superlokführern wurde das Projekt weiterentwickelt. Die Anzahl der Superlokführer wurde auf zehn erhöht. Im Rahmen der Auswertung wurden Probleme bei der Einsatzplanung der Superlokführer am zweiten Einsatztag festgestellt. Zur Lösung dieses Problems wurde das Modell der sogenannten Superlokführer Level 2 geschaffen. Dabei handelt es sich um Superlokführer mit einem ähnlichen Einsatzregime und ähnlichen Schichteinsatzregeln, jedoch mit ausschließlicher Planung für eintägige Einsätze mit fester Zugbindung. In der dreimonatigen Testphase dieses zweiten Superlokführermodells wurde der Einsatz von 27 Lokführern erprobt und ein klarer Nutzen sowie eine höhere Effizienz identifiziert. Aufgrund der positiven Testergebnisse wurde beschlossen, die Anzahl der Superlokführer mit diesem Einsatzmodell auf 90 zu erhöhen – mit einer weiteren Ausbaustrategie in Planung.

Das Ergebnis der Zusammenarbeit aller drei genannten Hauptbetriebskomponenten – Planung, Steuerung und Ausführung – ist die durchschnittliche Durchführung von etwa 3 450 Zügen pro Woche (ohne Leerfahrten).

Eisenbahnsicherheit

Im Bereich der Betriebssicherheit erreichte ČD Cargo im Jahr 2024 mehrere bedeutende Meilensteine. Einer davon war die Erweiterung des Einheitlichen Sicherheitszertifikats durch die Europäische Eisenbahnagentur um die Genehmigung zur Durchführung von Eisenbahnverkehr auf Grenzabschnitten von Österreich nach Slowenien. Das Jahr 2024 war geprägt von intensiven Vorbereitungen auf den ausschließlichen Betrieb mit ETCS auf ausgewählten Strecken in der Tschechischen Republik. Dieser komplexe Prozess wurde im Rahmen regelmäßiger Koordinierungssitzungen gesteuert, mit dem Ziel, insbesondere eine ausreichende Anzahl an Triebfahrzeugen mit ETCS-Bordausrüstung für die betreffenden Strecken, geschulte Lokführer sowie die umfassende Einsatzbereitschaft von ČD Cargo in allen Tätigkeitsbereichen sicherzustellen. Um Risiken und Auswirkungen des Übergangs auf den ausschließlichen ETCS-Betrieb für unsere Kunden und Partner zu minimieren, wurde der ETCS-Ausschließlichkeitsbetrieb bei ČD Cargo aktiv mit einem Monat Vorlauf, d.h. ab dem 1. Dezember 2024, eingeführt.

Im Jahr 2024 verzeichnete ČD Cargo in den Ländern seiner Tätigkeit insgesamt 218 nach gemeinsamen Regeln kategorisierte Unfälle und Vorfälle. Davon ereigneten sich 201 Fälle auf dem Gebiet der Tschechischen Republik (1 schwerer Unfall, 38 Unfälle, 162 Vorfälle), 11 Fälle in Österreich (6 Unfälle, 5 Vorfälle) und 6 Vorfälle in Deutschland. ČD Cargo trug bei 132 dieser Unfälle und Vorfälle (ca. 60 %) die Verantwortung oder Mitverantwortung. Mitarbeitende von ČD Cargo waren bei insgesamt



117 Fällen (ca. 53 % aller Ereignisse) verantwortlich oder mitverantwortlich. Der Gesamtschaden aller Ereignisse im Jahr 2024 überstieg den Betrag von 216 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 42 Millionen CZK geschätzt.

Im Bereich der Präventionsmaßnahmen und Kontrollen fanden im Jahr 2024 planmäßige interne Audits der Aktivitäten im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) statt. Ziel war es, die Einhaltung der festgelegten Regeln in den einzelnen Teilprozessen des Sicherheitsmanagementsystems systematisch zu überprüfen und auf Grundlage der Ergebnisse Maßnahmen zur Verbesserung zu ergreifen. Darüber hinaus wurden Spezialaudits in den Niederlassungen Wien und Deutschland, in der Abteilung für Instandhaltung und Reparatur von Schienenfahrzeugen, in der Abteilung für Betriebstechnologien sowie in der Betriebsleitung West durchgeführt. Im Jahr 2024 wurden zudem Audits des Sicherheitsmanagementsystems bedeutender Lieferanten von ČD Cargo durchgeführt, konkret bei der Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. und bei ČD Cargo Slovakia, s.r.o.

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 224 Gebäude und 269 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 118 000 m². Die Gesamtfläche der Grundstücke beläuft sich auf 958 000 m² (einschließlich der bebauten Flächen). Die übliche Instandhaltung der Immobilien erfolgt durch eigene Kräfte der Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge (SOKV) im Einklang mit dem Finanzplan, Investitionstätigkeiten werden in Zusammenarbeit mit der Generaldirektion von ČD Cargo durchgeführt.

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 zusammenhängen oder zumindest teilweise vermietet waren. ČD Cargo zahlte an die zehn zuständigen Finanzämter einen Gesamtbetrag in Höhe von 8,047 Millionen CZK an Grundsteuer.



Fahrzeugpark, Fahrzeugbewirtschaftung

Zum 31. Dezember 2024 verfügte ČD Cargo zur Sicherstellung des Güterzugbetriebs über einen Fahrzeugbestand von 815 Triebfahrzeugen, davon 68 Lokomotiven, die im Rahmen von Finanzleasing angeschafft wurden. Für Transportleistungen wurden 750 eigene Lokomotiven eingesetzt. Der Güterwagenpark umfasste zum gleichen Stichtag insgesamt 19 274 eigene Güterwagen verschiedener Bauarten. Von diesem Gesamtbestand waren durchschnittlich 15 550 Wagen einsatzfähig. Je nach Bedarf wurde der Fahrzeugpark durch angemietete Wagen und interoperable Lokomotiven ergänzt.

Im Laufe des Jahres 2024 wurden aufgrund von physischem Verschleiß, technischer Überalterung und schlechtem technischen Zustand 448 Wagen verschrottet. Zudem wurden 72 Wagen verkauft. Eine ausgemusterte Lokomotive wurde verschrottet und zwei weitere Lokomotiven wurden im Laufe des Jahres 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 2024 wurden insgesamt 3 108 Güterwagen und 54 Lokomotiven einer planmäßigen Revision unterzogen.

Die Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge (SOKV) von ČD Cargo beteiligten sich an der Installation von Stromverbrauchsmessgeräten bei Elektrolokomotiven. Bei Güterwagen der Reihen Eas der 52. und 53. Serie, die für den Transport von Holz, Schrott oder Kohle eingesetzt werden, wurde mit dem Austausch des kombinierten Holz-/Metallbodens durch einen rein metallenen Boden fortgefahren.

Im Jahr 2024 wurde der Triebfahrzeugpark von ČD Cargo um zehn interoperable Lokomotiven der Reihe 383 erweitert. Zudem wurden 23 modernisierte Lokomotiven der Reihe 742.71 ausgeliefert, womit gleichzeitig die zweite Tranche des Auftrags zur umfassenden Modernisierung von insgesamt 25 Diesellokomotiven dieser Baureihe abgeschlossen wurde. Die Modernisierung umfasst auch die Ausrüstung mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS. Der Einbau des mobilen Teils des ETCS in Lokomotiven der Reihe 742.71 wird durch das Finanzierungsinstrument „Connecting Europe Facility“ (CEF) der Europäischen Union mitfinanziert. Darüber hinaus wurde der Lokomotivpark um zehn Lokomotiven der Reihen 163 und sechs Lokomotiven der Reihe 242 erweitert, die von der Muttergesellschaft České dráhy übernommen wurden. Zwei Lokomotiven der Reihe 744 wurden von der Firma CZ LOKO, a.s. und zwei Lokomotiven der Reihe 753.6 von UniCredit Leasing CZ, a.s. bzw. UniCredit Leasing Slovakia, a.s. beschafft.

Im Jahr 2024 wurden mehrere Projekte zur nachträglichen Ausrüstung von Lokomotiven mit ETCS (sog. Retrofitting) fortgeführt. Dies betraf die Baureihen 130, 240, 363.5, 742.7, 753.6 und 753.7. Die Projekte für die Reihen 240, 363.5 und 742.71 werden ebenfalls durch das CEF-Programm der EU mitfinanziert. Für die Reihen 130 und 753.7 erhält ČD Cargo finanzielle Unterstützung aus dem Operationellen Programm Verkehr, kofinanziert aus dem Kohäsionsfonds der EU.



Im Bereich langfristiger Mietverträge für interoperable Lokomotiven waren zum Jahresende 2024 insgesamt 16 Lokomotiven der Reihen 186, 187, 189, 193 und 248 angemietet. Je nach betrieblichem Bedarf wurden diese langfristigen Mieten durch kurzfristige sogenannte „Ad-hoc-Mieten“ ergänzt.

Weiterhin wurde der Güterwagenpark an die Anforderungen des Transportmarktes angepasst, insbesondere zur Erhöhung der Einsatzfähigkeit im internationalen Verkehr. ČD Cargo erwarb 40 großvolumige Kesselwagen des Typs Zacns.

Zur Erfüllung europäischer Vorschriften über den Einsatz sogenannter „leiser Wagen“ setzte ČD Cargo die Umrüstung seines Wagenparks auf Verbundstoff-Bremssohlen fort. Ende 2024 verfügte ČD Cargo über mehr als 14 200 Wagen, die für den „leisen“ Betrieb zugelassen sind. Der Austausch der Grauguss-Bremssohlen gegen LL-Sohlen wurde im Rahmen des Operationellen Programms Verkehr durch die Europäische Union (Kohäsionsfonds) mitfinanziert. In der festgelegten Projektlaufzeit wurden insgesamt 11 566 Güterwagen umgerüstet.

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 vorrangig innerhalb der ČD Cargo-Gruppe vermietet.

Im Bereich der Vermietung von Güterwagen bieten wir unseren Kunden sowohl langfristige als auch kurzfristige bzw. wiederholte Mietverträge für Spot- und Einmalgeschäfte 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. Dabei handelt es sich um verschiedene Formen der Wiederinbetriebnahme abgestellter Wagen und deren anschließenden Einsatz. Im Jahr 2024 wurden durchschnittlich 1 890 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 2024 war im Vergleich zum Vorjahr weniger reich an Messeveranstaltungen, was auf den zweijährigen Turnus großer internationaler Messen zurückzuführen ist. Die dominierende Messepräsentation von ČD Cargo war Anfang Juni 2024 die Teilnahme an der dritten Ausgabe der neu konzipierten internationalen Eisenbahnmesse Rail Business Days. ČD Cargo gehörte zu den größten Ausstellern und präsentierte sich traditionell mit einem stilvoll gestalteten Messestand, der sich vor allem an ein breites Fach- und Laienpublikum sowie Geschäftspartner richtete. Aufmerksamkeit bei Studierenden und potenziellen Bewerbern weckte ein eigenständiger Personalbereich. Jüngere Besucher wurden vor allem vom Spiel- und Ausstellungswagen auf dem Außengelände angelockt. Dort konnten die Besucher modernste Schienenfahrzeuge bewundern – darunter auch die Lokomotive Vectron 383.013, die mit einer Sonderbeklebung versehen war, welche an die erste von fünf bedeutenden Persönlichkeiten der tschechischen Eisenbahngeschichte erinnerte – Jan Perner.

Ende Juni fand in Shanghai, China, die internationale Messe Transport Logistic statt. Auf dieser größten asiatischen Fachmesse präsentierten sich auch drei europäische Ländergemeinschaftsstände, darunter auch der tschechische. Unter der Schirmherrschaft des Ministeriums für Industrie und Handel der Tschechischen Republik nahmen neben ČD Cargo weitere neun tschechische Aussteller an der Veranstaltung teil. Ende September präsentierte sich ČD Cargo im Rahmen des Messestandes von VÚŽ a.s. auf einer der bedeutendsten internationalen Fachmessen für Eisenbahntechnik und -infrastruktur – InnoTrans in Berlin.

Im Konferenzbereich war die Hauptgeschäftskonferenz von ČD Cargo das bedeutendste Ereignis. Es handelte sich um die 20. Jubiläumsausgabe dieser Veranstaltung, bei der zahlreiche herausragende Fachleute und Redner zusammenkamen. Großen Anklang fand auch die Teilnahme am Hauptprogrammblock der Begleitkonferenz der Messe Rail Business Days in Ostrava, ebenso wie die Präsentation der Gesellschaft CD Cargo Poland auf der tschechisch-polnischen Begleitkonferenz, die im Rahmen dieser Veranstaltung stattfand. Von weiteren Konferenzen sind besonders zwei Veranstaltungen im April hervorzuheben, an denen sich ČD Cargo aktiv beteiligte: das Fachtreffen ŽELEZNICE PARDUBICE 2024 in Pardubice sowie die Fachkonferenz Tage der Fernwärme und Energie in Olomouc.



Zu den Veranstaltungen für die breite Öffentlichkeit, an denen sich ČD Cargo beteiligte, zählen unter anderem der Nationale Tag der Eisenbahn in Česká Třebová sowie die regionalen Eisenbahntage in Prag, Litovel, Liberec und Trutnov. Nicht weniger bedeutend war der traditionelle Tag der offenen Tür im Reparaturzentrum für Schienenfahrzeuge (SOKV) České Budějovice. Der Präsentationswagen von ČD Cargo konnte im Jahr 2024 auch bei Veranstaltungen unserer Partnerorganisationen hautnah erlebt werden – etwa bei der Eisenbahngesellschaft Tanvald, dem Eisenbahngeschichtsverein Martinice in den Riesengebirgen oder der Steam Story Agency.

Zur Präsentation ihrer Dienstleistungen und zur Kommunikation bedeutender Ereignisse nutzte ČD Cargo ihre Webseite. 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. Ebenso bedeutend war die PR-Präsentation in fachspezifischen Print- und Online-Medien. Zu nennen sind hier z. B. Dopravní noviny, Železniční magazín, RailTarget, Dráha oder das Portal zdopravy.cz. 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 2024 kooperierte ČD Cargo mit Hochschulen, vor allem mit verkehrsorientierten, insbesondere mit der Universität Pardubice – Jan-Perner-Verkehrsfakultät, mit der Technischen Universität in Prag – Fakultät für Verkehrswesen, der Hochschule für Logistik in Přerov (Vysoká škola logistiky o.p.s.) sowie mit weiteren Institutionen. Aus dem Ausland ist besonders die Zusammenarbeit mit der Universität Žilina – Fakultät für Verkehrsbetrieb und Verkehrswirtschaft in der Slowakei hervorzuheben. 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, und es werden für Studierende thematische Fachvorträge aus dem Bereich Verkehrswesen organisiert. Ausgewählten Studierenden wird außerdem ermöglicht, Fachpraktika sowohl in betrieblichen als auch in administrativen Bereichen von ČD Cargo zu absolvieren.

Die Zusammenarbeit mit weiterführenden Schulen wurde im Jahr 2024 erfolgreich fortgesetzt. ČD Cargo arbeitete im Laufe des Jahres mit insgesamt 16 vertraglich gebundenen weiterführenden



Schulen zusammen. Die Edvard-Beneš-Mittelschule in Břeclav wurde im Mai 2024 zur Partnerschule von ČD Cargo ernannt – auf Basis der Unterzeichnung eines Memorandums über eine vertiefte gegenseitige Zusammenarbeit. ČD Cargo unterstützte die Schule maßgeblich bei der Erlangung der Akkreditierung als Schulungszentrum für die Ausbildung angehender Triebfahrzeugführer durch das Eisenbahnamt der Tschechischen Republik (Dražní úřad ČR).

Auch im Jahr 2024 bot die Gesellschaft Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen die Möglichkeit, im Rahmen des Stipendienprogramms „Go Your Way“ von ČD Cargo finanzielle Unterstützung während ihrer Ausbildung zu erhalten. Zudem arbeiteten wir weiterhin an der Organisation und Durchführung von Fachpraktika für Schüler aktiv mit.

Für Lehrkräfte der Partnerschulen wurden zwei erfolgreiche Fachseminare organisiert, bei denen unsere Fachleute als Referenten zu spannenden Themen auftraten. Mit dieser Aktivität leistet ČD Cargo gezielte Unterstützung auch für das pädagogische Personal der vertraglich gebundenen Schulen.

Informatik

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

Das Betriebsinformationssystem PRIS befindet sich in einem bedeutenden Entwicklungsprozess. Im Jahr 2024 wurden weitere Tätigkeiten der Berufsgruppen Wagenmeister und Transitmitarbeiter im Gleisbereich in das System integriert. Für unsere Niederlassung in Wien wurde eine Schnittstelle zur Übermittlung der Zugzusammenstellung an den österreichischen Infrastrukturbetreiber (ÖBB) entwickelt und deren Testbetrieb aufgenommen. Ein weiterer Meilenstein war die Einführung eines Werkzeugs zur dynamischen Zugbildung, das erfolgreich in den Realbetrieb überführt wurde. Zudem wurden im Rahmen der langfristig geplanten Erneuerung die Implementierungsarbeiten an den Systemen APS und ÚDIV abgeschlossen.

Im Laufe des Jahres 2024 wurde die Funktionalität des Auftragsblattes im System MOscar aktualisiert. Die darin erfassten Daten werden in weitere Systeme von ČD Cargo übertragen, was eine bessere Nachverfolgung und effizientere Auswertung einzelner Transporte ermöglicht. In das CRM-System wurde zudem die neu gegründete Abteilung für regionale Vertriebsunterstützung aufgenommen.

Auch das Kundenportal Eroza wurde weiterentwickelt. Neu hinzugekommen ist die Möglichkeit zur Integration von Kundensystemen mit den Systemen von ČD Cargo über Datenschnittstellen. Besonders interessant ist die Einführung einer Komponente zur Berechnung der ökologischen Effekte des Schienengüterverkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr. Diese Information richtet sich an alle, die den CO₂-Fußabdruck ihres Unternehmens beobachten oder einen Beitrag zu einem verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt leisten möchten. Verbessert wurde auch die mobile App ČDCgo, über die Kunden relevante Informationen zu ihren Aufträgen abrufen können.



Im Jahr 2024 haben wir die Entwicklung der SAP FIORI-Applikation für das Genehmigungs-Workflow wirtschaftlicher Prozesse abgeschlossen, darunter Bestellungen, sachliche Prüfung, Rechnungen, Buchhaltung und Anlagevermögen. Wir verwenden eine hybride Architektur, die eine On-Premise- und Cloud-Umgebung der ČD-Gruppe kombiniert, basierend auf Technologien von SAP und Microsoft. Alle Applikationen verfügen über ein responsives Design und sind in ein zentrales Dashboard integriert, das über einen Webbrowser auf dem PC, Laptop oder Mobilgerät zugänglich ist. Zur Steigerung der Effizienz haben wir bei der Entwicklung der FIORI-Applikation begonnen, generative KI-Tools aus der SAP Joule-Familie für das Design von Datenmodellen und die Applikationslogik zu nutzen.

Elektronisierung

Im Jahr 2024 wurde für das Betriebspersonal das System EKN eingeführt, das die digitale Erfassung der nachweislichen Kenntnisnahme von Dokumenten ermöglicht. Ein weiterer wichtiger Meilenstein war die Einführung der mobilen Anwendung mEKN (mobile Version von EKN) auf den Tablets der Lokführer und Bahnhofspersonal. Diese Lösung ermöglicht seit 2024 nicht nur die „papierlose“ Kenntnisnahme langfristiger Dokumente, sondern auch den Zugriff auf Fahrzeugberichte oder Bremsprotokolle.

Künstliche Intelligenz

Im Jahr 2024 wurde bei ČD Cargo mit der Implementierung von Künstlicher Intelligenz (KI) in verschiedene Unternehmensprozesse begonnen. Der Fokus lag dabei vor allem auf unterstützenden Prozessen, bei denen der Einsatz von KI zu Effizienzsteigerungen bei der Datenerfassung und -verwaltung führt. Im Rahmen der Applikation ePodatelna konnte die vollautomatische Erfassung von Rechnungen mittels KI für ausgewählte Lieferanten gestartet werden. Das unternehmensintern entwickelte KI-Modell wurde kontinuierlich weiterentwickelt, um die Genauigkeit der Erkennung sukzessive zu verbessern. Im Zusammenhang mit der Einführung des ESG-Reportings wird KI ebenfalls zur Erfassung von Energieverbrauchsdaten eingesetzt.

Im Rahmen des Projekts AISTAR, das in Zusammenarbeit mit der Universität Pardubice (UPCE) und dem Unternehmen Oltis durchgeführt wird, fanden im Jahr 2024 erste Tests zur Anwendung Künstlicher Intelligenz in der Arbeit der Disponenten statt. Parallel dazu wurde ein weiteres gemeinsames Projekt mit der UPCE realisiert, bei dem KI für die automatisierte Erfassung von Daten zu Güterwagen direkt im Gleisbereich eingesetzt wird.

Im Laufe des Jahres 2024 wurde außerdem eine Potenzialanalyse weiterer KI-Anwendungen für interne Zwecke durchgeführt. Untersucht wurde unter anderem die Möglichkeit, einen unternehmensinternen Chatbot zu entwickeln, der auf Basis interner Dokumente als Assistent für Mitarbeitende fungieren und bei der Lösung alltäglicher Probleme oder routinemäßiger administrativer Aufgaben unterstützen soll. ČD Cargo verfolgt zudem das Ziel, die Mitarbeitenden im Umgang mit Künstlicher Intelligenz zu



schulen und das Verständnis für deren Potenzial zu fördern. In Vorbereitung befindet sich daher ein Mitarbeiterportal, auf dem relevante KI-basierte Tools zur Verfügung gestellt werden sollen.

Dazu wurde die Digitalisierung weiterer Arbeitsprozesse im Bereich der Triebfahrzeugführer fortgeführt.

Investitionstätigkeit

Im Jahr 2024 tätigte ČD Cargo Investitionen in das Anlagevermögen in einer Gesamthöhe von 3,99 Mrd. CZK.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag weiterhin auf der Erneuerung und Modernisierung des Fuhrparks der Schienenfahrzeuge, in den insgesamt 3,8 Mrd. CZK investiert wurden (einschließlich Komponentenreparaturen an Güterwagen und Lokomotiven). Dies entspricht 94 % des Gesamtwertes der angeschafften Investitionsanlagen. ČD Cargo investiert damit konsequent in den Hauptbereich ihres Kerngeschäfts.

Investitionen in Güterwagen

Im Bereich der Investitionen in Güterwagen wurden im Jahr 2024 insgesamt 40 neue großvolumige Kesselwagen der Bauart Zacns für den Transport von Kraftstoffen angeschafft – zur Sicherstellung der Rohstoffsicherheit der Tschechischen Republik. Bei Güterwagen wurde die Umrüstung von kombinierten Bodenaufbauten auf Vollmetallböden fortgesetzt. Ein beträchtlicher finanzieller Anteil floss zudem in Revisionen und technische Kontrollen von rund 3 100 Güterwagen.

Investitionen in Triebfahrzeuge

Im Bereich der Beschaffung von Triebfahrzeugen war im Jahr 2024 die bedeutendste Investitionsmaßnahme die Anschaffung von 10 Lokomotiven des Typs Vectron. Darüber hinaus erfolgte der Erwerb von 16 Lokomotiven der Baureihen 163 und 242 von ČD a.s., die Anschaffung von 2 Lokomotiven der Baureihe 753.6 sowie einer Lokomotive der Baureihe 744.1.

Im Bereich der Modernisierung und Rekonstruktion wurde das Projekt zur Modernisierung von 25 Lokomotiven der Baureihe 742 abgeschlossen, einschließlich der Implementierung des Zugbeeinflussungssystems ETCS. Des Weiteren wurde die unternehmenseigene Implementierung des ETCS auf weiteren Lokomotiven, primär der Baureihen 363.5 und 240, fortgesetzt. Ebenfalls wurde mit der Umrüstung weiterer Lokomotiven der Baureihen 162 und 163 für den Betrieb mit 25 kV 50 Hz begonnen sowie mit der 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, Klimaanlage, 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 Gleisanlagen im Bereich der Werkstätten usw. Im Jahr 2024 handelte es sich insbesondere um den Abschluss der Dachsanierung der Instandsetzungshalle für Triebfahrzeuge in Ostrava sowie um die Rekonstruktion der Montagebühnen in Ústí nad Labem. Ebenfalls begonnen wurde das energieeffiziente Projekt „Rotunda II“ in České Budějovice sowie die Umsetzung der Rekonstruktion des Sozialgebäudes II in Ostrava.

Sonstige Investitionen

Zu dieser Kategorie zählen IT-Investitionen, die Beschaffung von Fördertechnik, der Erwerb von Immobilienvermögen usw. Im Bereich IT wurde im Jahr 2024 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 den Abschluss der Modernisierung von Tankstellen für Kraftstoffe, den Erwerb von Grundstücken von ČD a.s., die Beschaffung eines Desktop-Zugsimulators sowie die Erneuerung weiterer technischer Ausrüstung in den Instandsetzungszentren 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 ethisches Verhalten der Mitarbeitenden 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 2024 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.



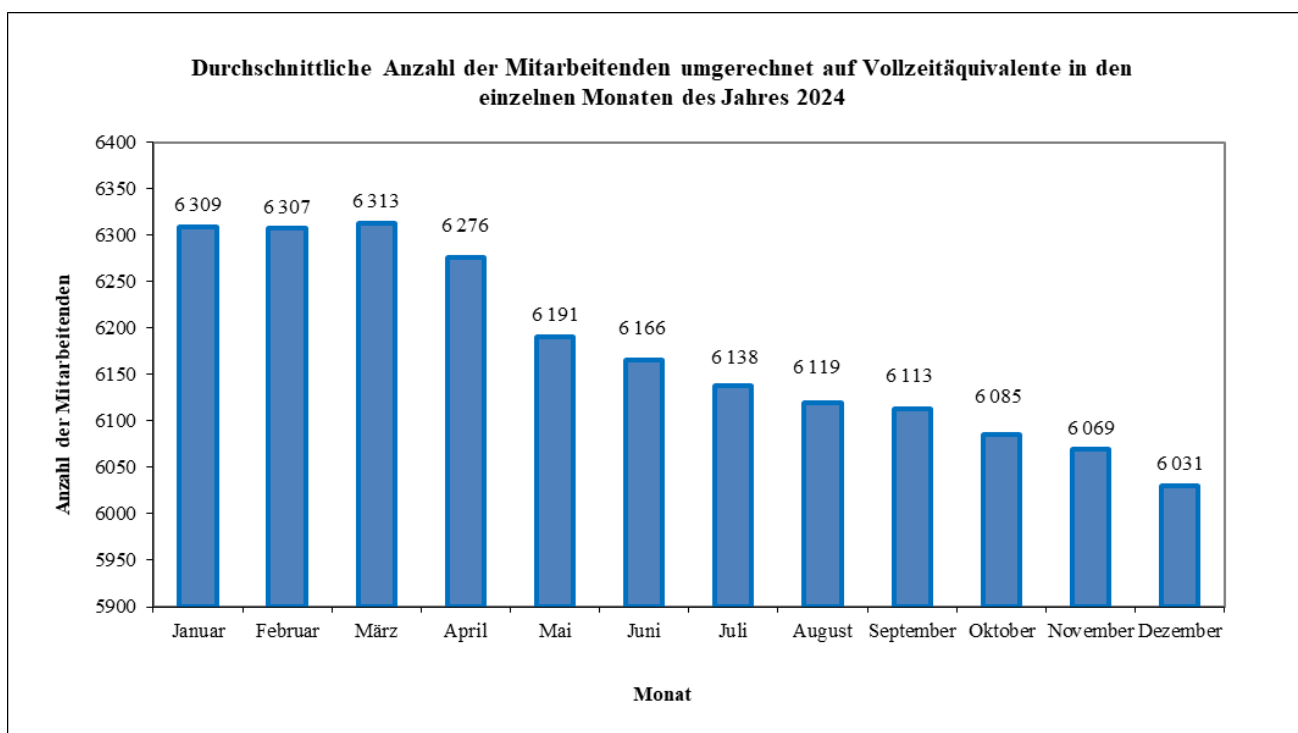
Diese Pflichten sind in der internen Richtlinie „Internes Hinweisgebersystem der ČD Cargo, a.s.“ verankert, welche gleichzeitig mit der internen Richtlinie „Programm zur Vermeidung strafrechtlicher Verantwortlichkeit und Antikorruptionsregeln der ČD Cargo, a.s.“ sowie mit dem „Ethik-Kodex der ČD Cargo, a.s.“ verknüpft ist.

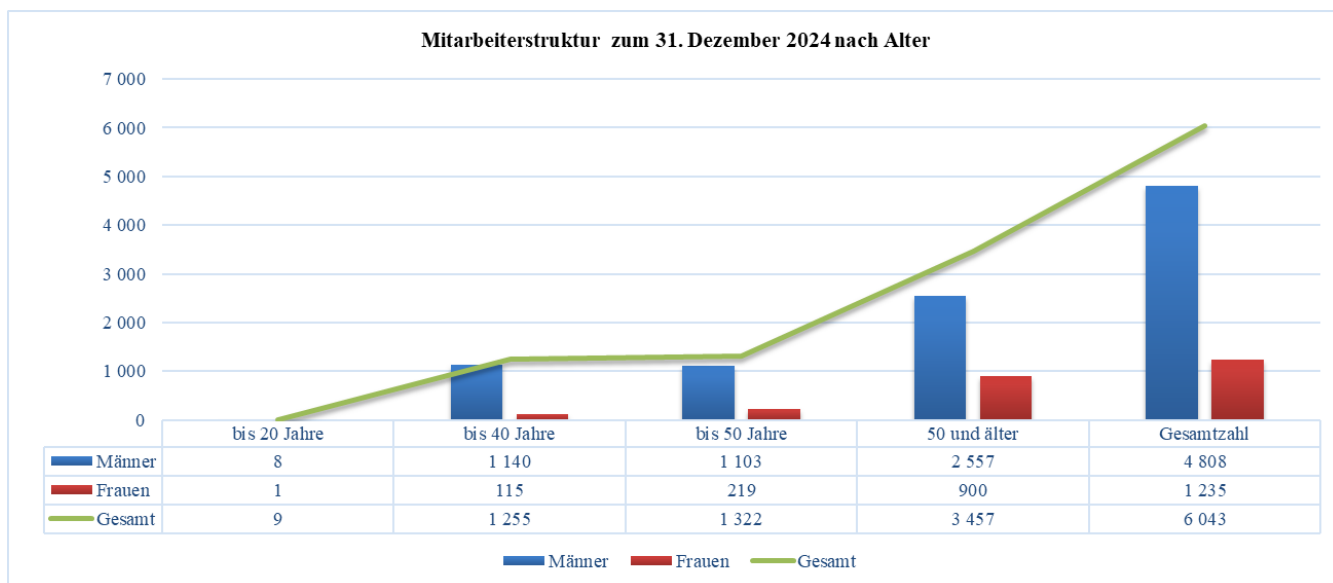
Der Bereich Unternehmenskultur und die Einhaltung ethischer Grundsätze gehören regelmäßig zu den geprüften Punkten im Rahmen interner Audits bei ČD Cargo.

Mitarbeiterpolitik

Im Jahr 2024 wurde die Personalmanagementstrategie für den Zeitraum 2022–2026 weiter umgesetzt. Das Hauptziel dieser Strategie ist der Generationenwechsel der Mitarbeitenden der Gesellschaft.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeitenden, umgerechnet auf Vollzeitäquivalente, betrug im Jahr 2024 insgesamt 6176,43. Die tatsächliche Zahl der Mitarbeitenden zum 31. Dezember 2024 lag bei 6043. Von der Gesamtzahl der Mitarbeitenden sind 4 808 Männer und 1 235 Frauen. Das Durchschnittsalter der Mitarbeitenden im Unternehmen beträgt 48,73 Jahre.





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 2024 betrug der durchschnittliche Lohn aus den Lohnkosten ohne sonstige Personalaufwendungen bei ČD Cargo ohne Niederlassungen 48 544 CZK.

Die Grundsätze der Vergütung und der Gewährung von Mitarbeiterleistungen waren in der „Unternehmenskollektivvereinbarung der ČD Cargo, a.s., für das Jahr 2024“ 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 2024 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 garantiert sind.



Bei der ČD Cargo, a.s., waren im Jahr 2024 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. Von der Gesamtzahl der Beschäftigten an allen Arbeitsplätzen waren 69,30 % Mitglieder einer Gewerkschaftsorganisation.

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.

Bei der Mitarbeiterschulung stellen wir Schulungen sicher, die auf einzelne Berufe ausgerichtet sind, um deren festgelegte Qualifikationsanforderungen zu erfüllen. Wir kombinieren Präsenzs Schulungen 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 haben wir für Lokführer ab Anfang 2024 Lektionen auf dem Kabinensimulator in Česká Třebová in die regelmäßige Schulung aufgenommen. Der Simulator wird auch bei neuen Lokführern im Rahmen der Ausbildung zur Erlangung der fachlichen Befähigung eingesetzt. Die auf dem Simulator vorbereiteten Lektionen sind für erfahrene Lokführer eine bedeutende Hilfe beim Training der Zugfahrt auf Strecken, die mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgestattet sind.

Wir konzentrieren uns auch auf die Ausbildung im Bereich der Sprachkompetenz der Mitarbeitenden, überwiegend bei administrativen Mitarbeitenden in der Generaldirektion von ČD Cargo und bei dem



Beruf des Lokführers, die Leistungen auf Grenzstrecken und in Nachbarstaaten erbringen, in denen ČD Cargo Dienstleistungen über seine Niederlassungen oder in Zusammenarbeit mit seinen Tochtergesellschaften und Partnerbahnen anbietet. Etwa 90 % der Gesamtzahl der Mitarbeitenden an allen Arbeitsplätzen wurden regelmäßig im Hinblick auf Leistung und berufliche Entwicklung bewertet, und zwar beispielsweise in Form von Arbeitsmonitoring, Rückmeldungen oder Schulungen.

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 2024 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 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 Unfällen und Betriebsstörungen wird fortgeführt. Im Jahr 2024 verzeichnete ČD Cargo 149 Arbeitsunfälle. Diese waren mit 9 675 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

Der Beginn des Jahres 2024 brachte Herausforderungen mit sich, die unsere Rekrutierungsaktivitäten beeinflussten. Angesichts der aktuellen sozioökonomischen Situation und deren Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit von ČD Cargo entschied sich die Leitung, die breite Rekrutierung neuer Mitarbeitender vorübergehend auszusetzen. Dieser Schritt bedeutete jedoch nicht, dass wir vollständig auf Investitionen in den Aufbau einer starken und attraktiven Arbeitgebermarke verzichteten. Im Gegenteil, wir konzentrierten uns auf die langfristige Entwicklung und Stärkung unserer internen Prozesse, die es uns ermöglichen werden, schnell auf die Bedürfnisse des Arbeitsmarktes zu reagieren, sobald sich die Situation stabilisiert.

Trotz der Aussetzung der Rekrutierung setzten wir weiterhin Aktivitäten fort, die sicherstellen, dass ČD Cargo als Arbeitgeber wahrgenommen wird, der ein zukunftsorientiertes und stabiles Arbeitsumfeld bietet. Dazu haben wir zum Beispiel neue Karriereseiten erstellt, die nicht nur unseren bestehenden Mitarbeitenden, sondern auch der breiten Öffentlichkeit und Interessierten an einer Tätigkeit im Bereich der Schienengüterbeförderung dienen.

Teil dieser Strategie war auch die Fokussierung auf Positionen, die für unsere Gesellschaft von entscheidender Bedeutung sind, und zwar nicht nur in der Zentrale, sondern auch an den Standorten, an denen wir unsere Teams verstärken mussten. Auch wenn die Rekrutierung im größeren Maßstab



ausgesetzt wurde, wurde der Bedarf an der Besetzung spezifischer Positionen, die für das effiziente Funktionieren und Wachstum unseres Unternehmens notwendig sind, nicht vernachlässigt.

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.

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 2024 hat ein unabhängiger Prüfer im Rahmen eines kombinierten Überwachungsaudits 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 (Safety & Quality Assessment for Sustainability) Bewertung nach der Methodik von CEFIC (Conseil Européen des Fédérations de l'Industrie Chimique = 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 hat auch erfolgreich den Prozess der unabhängigen Bewertung im Bereich Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung abgeschlossen. Im Jahr 2024 erreichte unsere Gesellschaft eine Punktzahl von 50 Punkten, was sie unter die 30 % der bestbewerteten internationalen Unternehmen im Bereich Eisenbahntransport nach der Methodik von EcoVadis 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.

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

ČD Cargo ist bereits seit dem Jahr 2009 Inhaber der Bewilligung Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter CZAE0F0801B7 für vereinfachte Zollverfahren/Sicherheit und Sicherung (AEOF). Das Zollamt für die Region Südböhmen überprüfte im Jahr 2024 erneut die Einhaltung der Bedingungen und Kriterien der erteilten Bewilligung. Die Gesellschaft ČD Cargo bestand die anschließende Überprüfung durch das Zollamt; alle gesetzlichen Anforderungen und Kriterien für Inhaber des AEO-Zertifikats wurden erfüllt.

Die Institution für Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte (AEO) wird in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union anerkannt und berücksichtigt, und sie wird auch von einigen Drittländern anerkannt, insbesondere bei der Bewertung von Risiken in Bezug auf Sicherheitsaspekte. Mit dem Erhalt des AEO-Zertifikats wird das Ansehen des Wirtschaftsbeteiligten gesteigert. Zertifizierte Unternehmen können als zuverlässig und vertrauenswürdig angesehen werden, was zur Gewinnung neuer Geschäftspartner oder zur Aufrechterhaltung bestehender Partner beitragen kann, die die Einhaltung von Sicherheitsstandards innerhalb der gesamten Lieferkette verlangen.

Zolldienstleistungen

Die Gesellschaft ČD Cargo bietet ihren Kunden im Rahmen von Zusatzleistungen auch die Vertretung im Zollverfahren und die Führung der Intrastat-Statistik an. Die Tätigkeit der Zollvertreter ist ein integraler Bestandteil des Dienstleistungsangebots im Rahmen der Sicherstellung von Transporten. An den Arbeitsplätzen der Zollvertreter bieten wir den Kunden die Abwicklung der Sendungen bei Ausfuhr und Einfuhr an. Wir suchen geeignete Lösungen für die Zollabfertigung von Sendungen, nutzen neue Verfahren bei der Zollabwicklung, damit sowohl die Bedürfnisse der Kunden als auch die der Zollverwaltung erfüllt werden. Für Kunden, die ihre Waren per Eisenbahn transportieren, bietet ČD Cargo auch die Ausstellung von Transitdokumenten an.



Zu unseren Kunden gehören große Unternehmen ebenso wie eine Reihe kleiner Firmen, die ihre Waren auch mit anderen Verkehrsträgern als der Eisenbahn transportieren. Die Erbringung von Dienstleistungen auch für Kunden, die andere Verkehrsmittel nutzen, betrachten wir nicht nur aus Umsatzsicht als wichtig, sondern auch zur Steigerung des Bekanntheitsgrades von ČD Cargo.

Wir sind Mitglied der Zollarbeitsgruppe CER, was uns die Möglichkeit gibt, an der Gestaltung einheitlicher Regeln mitzuwirken, die in der Europäischen Union beim Eisenbahntransport verwendet werden, und die Mitgliedschaft verschafft uns auch einen Überblick über neue Trends und Änderungen im Zollbereich.

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) konzentrierten wir uns auf die neu eingeführte Gesetzgebung zur kombinierten Beförderung, ERTMS, zur Kapazitätszuweisung, zu militärischen Mobilität und fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen verschiedenen 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. Wir sind in das internationale Projekt zur Überarbeitung der Spezifikationen für die Interoperabilität telematischer Applikationen im Güterverkehr (TSI Telematik) eingebunden. Dabei nutzen wir unsere Erfahrungen mit den vorgeschriebenen Schnittstellen zum Infrastrukturbetreiber, die bei uns bereits implementiert sind. 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 2024 setzte den teilweisen Übergang der internationalen Verhandlungen in ein persönliches Format fort. ČD Cargo organisierte in Prag ein Treffen der RAILDATA-Experten sowie ein Treffen der IT Study Group der UIC. Wir haben uns aktiv an der Kommentierung von Lösungsvorschlägen und



Spezifikationen für die digitale automatische Kupplung (DAC) beteiligt, und zwar sowohl im Rahmen des EDDP (European DAC Delivery Programme) als auch im Rahmen zahlreicher Fachkonferenzen, zum Beispiel beim RailFreight Summit 2024. ČD Cargo beteiligte sich in Zusammenarbeit mit dem Verband ŽESNAD.CZ auch an der Annahme eines zweiten Memorandums zum DAC durch Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Mitteleuropa. In der Ukrainisch-Tschechischen Handelskammer (UKRCHAM) haben wir uns an der Unterstützung der Ukraine beteiligt. Die Spitzenvertreter von ČD Cargo nahmen an einer Reihe von Verhandlungen mit europäischen Institutionen teil, zum Beispiel in Bezug auf ERTMS, DAC oder die Förderung von Einzelwagenverkehren (JVZ). Im Gemeinschaftsunternehmen Europäische Eisenbahn (ERJU) arbeitete ČD Cargo an Aktivitäten zur Effizienzsteigerung des Schienengüterverkehrs mit. Neuen Geschäftsfällen und Transportkorridoren galt die Teilnahme an den Messen Transport Logistic China in Shanghai und InnoTrans in Berlin.

Im Mai 2024 fand in der Zentrale von ČD Cargo ein Treffen der Arbeitsgruppen des Forum Train Europe (FTE) statt, im Oktober tagte hier das Exekutivkomitee der ATTI-SG (Vereinbarung über Übergabekontrollen von Güterzügen).

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 sichergestellt.

Die methodische Unterstützung im Bereich Ökologie wird für die Gesellschaft ČD Cargo von der Gesellschaft České dráhy auf Grundlage des Mandatsvertrags vom 27. 5. 2008 und des Nachtrags Nr. 1 vom 22. 4. 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 Monitoring nach der Sanierung sowie Schulungen im Bereich Umweltschutz.

Die Gesellschaft ČD Cargo ist Inhaberin der ISO 14001-Zertifizierung, die jährlich verteidigt wird. Das entsprechende Zertifikat mit Gültigkeit bis zum 2. 6. 2027 ist auf der Website der Gesellschaft ČD Cargo verfügbar. Die externe Prüfung im Jahr 2024 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 Freisetzen 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.

An den Arbeitsplätzen der SOKV (Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge) wurden im Jahr 2024 die nachstehenden Investitionsmaßnahmen mit dem Ziel durchgeführt, die Umweltbelastung zu verringern:

- SOKV Ústí nad Labem:
 - Modernisierung der Lagerverwaltung und Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Tankstelle für Kraftstoffe. Dadurch wird eine Kontamination der Umwelt mit gefährlichen Stoffen verhindert,
 - Modernisierung der industriellen Abwasserreinigungsanlage mit dem Ziel, die Menge der Schadstoffe im abgeleiteten Abwasser zu verringern,
 - Austausch der Sektionaltore in den Garagen für Straßenfahrzeuge, wodurch der Energieverbrauch des Gebäudes gesenkt wird,
 - Es wurde eine Projektdokumentation für die Installation einer Photovoltaikanlage ausgearbeitet,
- Arbeitsplatz Česká Třebová:
 - Austausch der Gaskessel gegen emissionsarme Modelle mit geringerem Erdgasverbrauch sowie Modernisierung des Heizhauses.
- OKV Břeclav:
 - Modernisierung der Lagerverwaltung und Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Tankstelle für Kraftstoffe,
 - Es wurde eine Waschanlage für Teile von Schienenfahrzeugen mit einem geschlossenen Kreislauf für umweltfreundliche Waschflüssigkeit installiert.
- OKV Přerov:
 - Es wurde eine Rekonstruktion der Gaskesselanlage durchgeführt, bei der der bestehende konventionelle Kessel durch zwei Brennwärtekessel ersetzt wurde.
- SOKV CBE:
 - Es wurde mit der Sanierung des II. Lokschuppens begonnen, einschließlich der Dachdämmung zur Minimierung von Wärmeverlusten,



- Es wurden Arbeiten zur Nutzung von Photovoltaik eingeleitet und bei der Eisenbahnverwaltung der Antrag auf Netzanschluss gestellt,
- Die Modernisierung der Pump- und Abfüllanlagen für Dieselkraftstoff wurde abgeschlossen, um das Austreten gefährlicher Stoffe zu minimieren,
- Instandsetzung der Lagertanks und Messeinrichtungen für Kraftstoffe.

Brandschutz im Jahr 2024

Garant der Brandschutzprävention ist 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 2024 betrug die Gesamtzahl der Einsätze der Feuerwehr der Eisenbahnverwaltung (HSZ SŽ) für die Gesellschaft ČD Cargo 147, davon 49 Einsätze über den Rahmen der Rettungs- und Bergungsarbeiten hinaus, 84 nicht in Rechnung gestellte Rettungs- und Bergungsarbeiten, 10 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, und 4 in Rechnung gestellte Einsätze der Feuerwehr der SŽ für die Gesellschaft ČD Cargo.

Von der Gesamtzahl der Einsätze der Feuerwehr der SŽ entfielen 50 auf das Aufgleisen von Schienenfahrzeugen, 23 auf Kollisionen mit Personen oder Fahrzeugen, 7 auf Auffahrten von Schienenfahrzeugen auf Bäume, 4 auf Bewegungen von Personen auf dem Dach von Schienenfahrzeugen, 8 auf durch technische Defekte verursachte Brände von Triebfahrzeugen, 2 auf Brände von Wagen durch Entzündung der Ladung, 1 Fall von Brand durch Überhitzung eines Lagers. In weiteren 9 Fällen handelte es sich um Einsätze der Feuerwehr zur Beseitigung von Tropfleckagen aus Kesselwagen.

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 2024 auf 120 760 CZK. Den Verursachern wurden Kosten für Einsätze der Feuerwehr der SŽ in Höhe von 384 120 CZK weiterverrechnet. Der Prävention im Bereich Brandschutz wird auf allen Führungsebenen kontinuierlich Aufmerksamkeit gewidmet.

Gesellschaftliche Verantwortung

Die gesellschaftliche Verantwortung stellt für die Gesellschaft ČD Cargo eine der grundlegenden Säulen dar, auf denen die langfristige Strategie aufgebaut ist.



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, konkret durch den Kauf und die Finanzierung der Ausbildung des Labradorwelpen Cargo Marty zu einem zukünftigen Assistenzhund.

Ein traditioneller Partner von ČD Cargo im Bereich Transport ist die Soziale Genossenschaft Diakonie Broumov, für die wir den Transport von Kleidung und anderen Waren zum Sortierzentrum in Broumov sicherstellen.

Wir arbeiten mit Organisationen zusammen, die sich der Förderung der Geschichte und Gegenwart des Schienenverkehrs widmen. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit war unser Präsentationswagen bei ausgewählten Veranstaltungen vertreten, die vom Verein für Eisenbahngeschichte Martinice v Krkonoších, der Eisenbahngesellschaft Tanvald oder beim Festival der Dampflokomotiven, organisiert von der Agentur Steam Story Agency, ausgerichtet wurden. Wir unterstützen auch die Tätigkeit von Clubs, die sich dem Modelleisenbahnbau widmen. Am 5. April 2024 organisierten wir für Eisenbahnfotografen – Teilnehmer des Fotowettbewerbs ČD Cargo – eine Sonderfahrt eines Übergabegüterzugs auf der Strecke Mělník – Mladá Boleslav.

Ein eigenständiges Kapitel gesellschaftlicher Verantwortung stellt die Unterstützung des Jugendsports dar, insbesondere mit dem Fokus auf Leichtathletik und Radsport.

Auch im Jahr 2024 waren wir Hauptpartner des Projekts „Zug Lemkin“. Dieses bietet 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.

Mit Unterstützung von ČD Cargo wurde im Jahr 2024 bereits der 16. Jahrgang des Projekts „Präventionszug“ realisiert, der jährlich in Zusammenarbeit mit der Eisenbahnverwaltung und den Tschechischen Bahnen auf Reisen durch die Tschechische Republik geht, um jungen Menschen auf unkonventionelle Weise die Verhaltensregeln im Umfeld von Eisenbahnstrecken näherzubringen.

Als Teil der CSR betrachten wir auch die Beklebung von fünf Lokomotiven der Reihe 383 mit Motiven, die auf bedeutende Persönlichkeiten der tschechischen Eisenbahngeschichte hinweisen. Mit dieser Maßnahme möchten wir die breite Öffentlichkeit im In- und Ausland ansprechen und hervorheben, dass unsere moderne und dynamische Gesellschaft an eine reiche Tradition anknüpfen kann. Weitere Lokomotiven wurden mit einer sogenannten „Retro-Lackierung“ versehen, die an ihren Auslieferungszustand erinnert.



Mit dem Ministerium für Industrie und Handel haben wir eine Vereinbarung zur Reduzierung des Energieverbrauchs abgeschlossen. Die im Jahr 2023 umgesetzten Maßnahmen (die Vereinbarung wird rückwirkend ausgewertet) führten zu einer deutlichen Senkung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Selbstverständlich bieten wir heute auch die Möglichkeit an, Transporte unter Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen durchzuführen. Diese Option bieten wir allen Kunden an, die gemeinsam mit uns ihren CO₂-Fußabdruck verringern möchten.



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: 30.3.2007

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 24.9.2008

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 26.3.2020

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 10.5.2021

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: 16.6.2007

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: 2.3.2023

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: 25.7.2008

Grundkapital: 71 550 000 CZK

Kapitalbeteiligung der ČD Cargo, a.s.: 66,93 % (47,89 Mio. CZK)

Haupttätigkeit: Betrieb des Kombinierten Verkehrsterminals in Brunn.



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: Containerterminalbetreiber 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. - in liquidation

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.

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

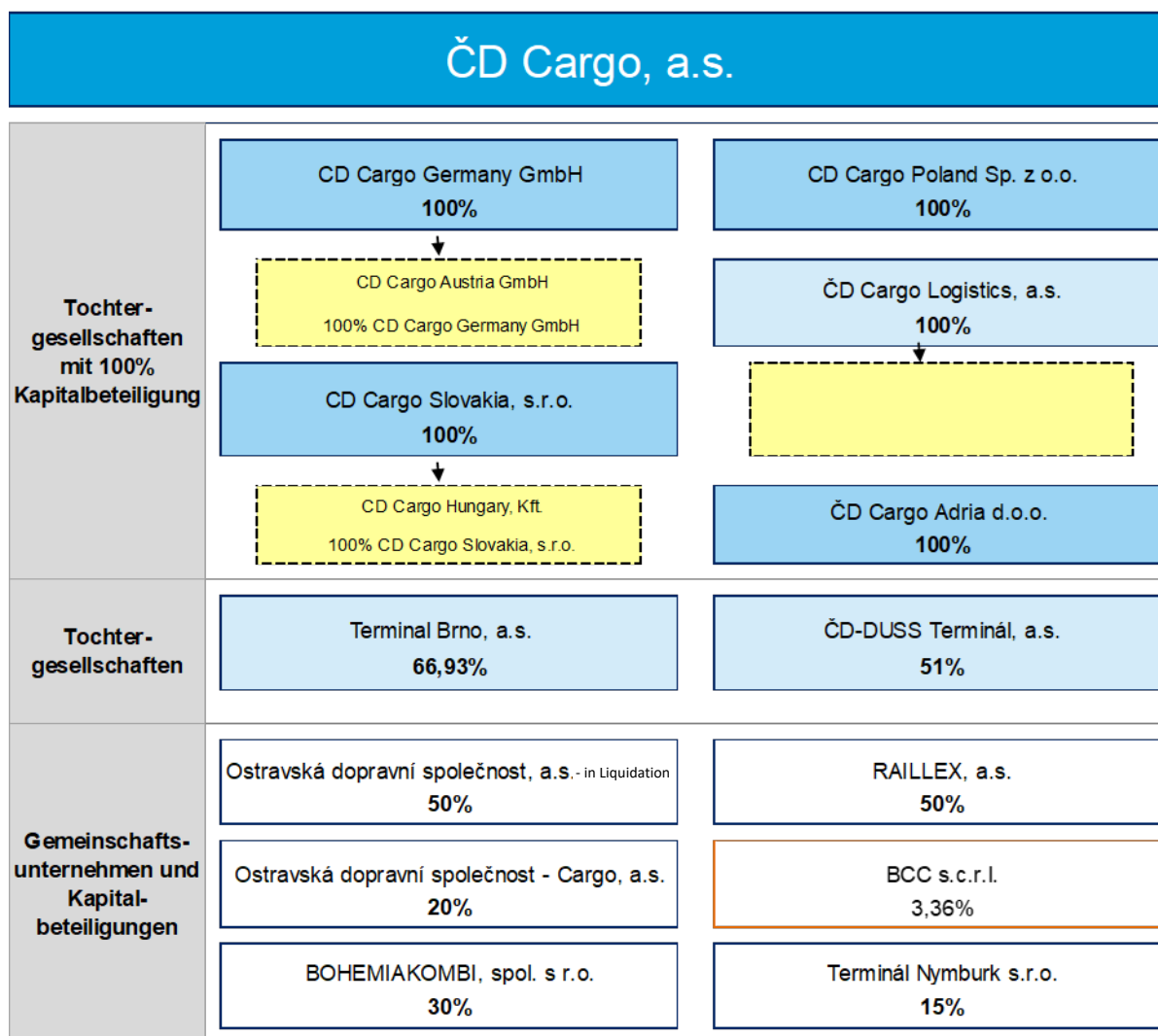
Bureau Central de Clearing société coopérative á responsabilité limitée (BCC s.c.r.l.)

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



Legende:



Mitglied des Konsolidierungskreises der ČD-Gruppe



Die Gesellschaft übt keine Geschäftstätigkeit aus



Enkelin der ČD Cargo, a.s.

Stand zum 31.12.2024



9 Finanzlage der ČD Cargo, a.s.

Investitionstätigkeit¹

Investitionstätigkeit der ČD Cargo, a.s. (in Mio. CZK)	2024	2023	2022	2021
Anschaffung von Güterwagen	80	291	172	356
Instandsetzung und Modernisierung von Güterwagen	2	48	100	6
Anschaffung von Triebfahrzeugen	1 526	566	527	1 115
Instandsetzung und Modernisierung von Triebfahrzeugen	1 180	131	1 193	753
Investitionen in Maschinen	11	27	5	3
Investitionen in Bauten	52	116	139	74
Sonstige Investitionen	164	152	169	140
Komponentenabrechnung bei Revisionsreparaturen von Eisenbahnschienenfahrzeugen	976	1 601	1 777	1 124
Investitionen gesamt	3 991	2 933	4 092	3 572
<i>Stand der geleisteten Anzahlungen auf Investitionen</i>	<i>684</i>	<i>603</i>	<i>826</i>	<i>316</i>
<i>Stand der geleisteten Anzahlungen auf mit Fördermitteln angeschaffte Investitionen</i>	<i>75</i>	<i>204</i>	<i>56</i>	<i>112</i>

Finanzierung

Die Finanzierung der Investitions- und Betriebserfordernisse sowie Liquidität der Aktiengesellschaft ČD Cargo wurde 2024 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 1,8 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

Das Wechselprogramm ist im Umfang von 1,5 Mrd. CZK bewilligt, wobei für eine Inanspruchnahme über 1 Mrd. CZK hinaus vorher der Aufsichtsrat der ČD Cargo informiert werden muss. Bei einzelnen Banken sind Rahmenverträge in einer Gesamthöhe von 2 Mrd. CZK bewilligt. Das Wechselprogramm wurde im Jahresverlauf 2024 nicht ausgeschöpft, der Wechselrahmen wird jedoch als Form der Reserve zur kurzfristigen Finanzierung, die nicht direkt von Bankmitteln abhängig ist, beibehalten.

¹ Im Geschäftsbericht der ČD Cargo, a.s., für 2024 sind Investitionen gemäß den Internationalen Rechnungslegungsstandards ausgewiesen.



Leasing

Leasing nutzt die ČD Cargo langfristig zur Finanzierung ausgewählter Projekte im Bereich der Schienenfahrzeuge. Im Jahr 2024 wurden zwei Leasingtransaktionen zur Finanzierung von Lokomotiven der Baureihe 742.7 abgeschlossen, und zwar im April 2024 mit SG Equipment Finance Czech Republic, s.r.o. in Höhe von 0,576 Mrd. CZK (inkl. Anzahlung) und im September 2024 mit der Firma ČSOB Leasing, a.s. in Höhe von 21,2 Mio. EUR (inkl. Anzahlung).

Anleihen

Die Finanzierung durch Anleihen stärkt Liquidität und finanzielle Stabilität des Unternehmens im langfristigen Cashflow-Bereich. Im Dezember 2024 wurden keine Anleihen fällig und es wurden keine neuen Anleihen emittiert. Insgesamt hat die ČD Cargo zum 31. 12. 2024 Anleihen im Umfang von 3,770 Mrd. CZK und 40 Mio. EUR emittiert.

Investitionskredite

Die ČD Cargo nutzt zur Finanzierung langfristiger Investitionen vorrangig auch durch Banken ausgestellte Investitionskredite. Im Januar 2024 wurde durch den Betrag von 20,5 Mio. EUR der Gesamtlimit des Investitionskredits von Raiffeisenbank a.s., ausgeschöpft, der 2023 vertraglich gesichert wurde. Im Laufe des Jahres 2024 wurden dann zwei neue Investitionskredite abgeschlossen. Der erste Kredit in Höhe von 40 Mio. EUR mit der ING Bank N.V., pobočka Praha, wurde im Mai 2024 ausgeschöpft, der zweite mit der ČSOB a.s., wurde in Höhe von 25 Mio. EUR im September 2024 ausgeschöpft.

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 Dezember 2024 erfolgte die Aufnahme der dritten Tranche dieses Kredits in Höhe von 50 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 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 2024 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.

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 (Sicherung eines ausreichenden Volumens und der Diversifizierung der Finanzquellen), das Kreditrisiko (Forderungsmanagement), das Währungsrisiko (Reduzierung des Risikos, das sich aus Devisengeschäften ergibt und deren negative Auswirkungen auf das wirtschaftliche Ergebnis) sowie das Rohstoffrisiko (Reduzierung des Risikos eines Anstiegs des Dieselpreises).

Compliance Risiken

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

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko wird bei der ČD Cargo, a.s. 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 aktiv 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 Weiteren im Rahmen der verbleibenden offenen Position eine Währungsabsicherung und weitere Währungsoperationen in der Weise 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 Währungsrisikos bewilligt.

Im Jahresverlauf 2024 reduzierte die ČD Cargo, a.s., das Risiko einer möglichen künftigen Währungsaufwertung u.a. auch durch fortgesetzte Absicherung des Wechselkurses der Währung CZK gegenüber der Währung EUR. 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 weiterhin 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 Dieselmotorkraftstoff 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 2024 wurde eine teilweise Absicherung des Preises für Traktionsdiesel umgesetzt, die das potenzielle Rohstoffrisiko der Gesellschaft verringert. Traktionsstrom wird von der Eisenbahnverwaltung 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.



10 Erwartete Entwicklung, Ziele und Vorhaben

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 in Israel mit all ihren Folgen. Die Güterbahntransporte betreffen am meisten die Veränderungen im internationalen Handel und in der Logistik, die durch diese Konflikte verursacht wurden. Die kommenden Jahre, beginnend mit dem Jahr 2025, werden erheblich von den Präsidentschaftswahlen in den Vereinigten Staaten von Amerika beeinflusst, die am 5. November 2024 stattfanden und deren republikanischer Sieger die bisherige Ausrichtung der USA erheblich korrigieren wird, was internationale Auswirkungen haben wird. Auf europäischer Ebene beginnen zudem die Auswirkungen der ehrgeizigen ökologischen Politik der EU, bekannt unter dem Marketingnamen „Green Deal“, voll zum Tragen zu kommen. Dies betrifft insbesondere die hohen Preise für Elektrizität, unter anderem als Folge der sinkenden Anzahl von Emissionszertifikaten. Die hohen Elektrizitätspreise haben bereits jetzt Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie, was sich auch in Zukunft in einer sinkenden Nachfrage nach den Dienstleistungen von ČD Cargo niederschlagen wird. Die Green Deal-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.

ČD Cargo erwartet einen Rückgang der Transportleistung im Inland und einen leichten Anstieg der Leistungen auf den Auslandsmärkten. Auch die territoriale Reichweite der ČD Cargo-Gruppe sollte sich ausweiten. Das Unternehmen wird die Restrukturierung fortsetzen und Maßnahmen zur Optimierung des Segments einzelner Wagenladungen ergreifen.

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

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

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. (weiterhin auch die „Gesellschaft“) für das Jahr 2024 sowie ihrer Tochtergesellschaften (weiterhin zusammen die „Gruppe“) durchgeführt. Dieser Bericht ist Bestandteil des Geschäftsberichts der ČD Cargo, a.s. für das Jahr 2024 und umfasst auch die durch Verweis einbezogenen Angaben, wie sie im Abschnitt Angabepflicht BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen offengelegt sind (weiterhin „Konsolidierter Nachhaltigkeitsbericht“), zum 31. Dezember 2024 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 Artikels 32k des tschechischen Rechnungslegungsgesetzes, mit dem Artikel 29a der EU-Richtlinie 2013/34/EU 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 „Verfahren“) 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 EU-Verordnung 2020/852 (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, standardisierten Anwendungen und Berichterstattungspraktiken 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 Offenlegungen im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht interpretiert das Management der Gruppe unbestimmte rechtliche und andere Begriffe. Unbestimmte rechtliche und andere Begriffe können unterschiedlich ausgelegt werden, einschließlich der rechtlichen Übereinstimmung ihrer Interpretation, und unterliegen daher Unsicherheiten.

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 Verfahrens im Abschnitt IRO-1 Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Konsolidierten Nachhaltigkeitsberichts. Diese Verantwortlichkeit umfasst:

- das Verständnis des Kontexts, in dem die Tätigkeiten und Geschäftsbeziehungen der Gruppe stattfinden, sowie die Entwicklung eines Verständnisses der betroffenen Stakeholder,
- 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 Beurteilung der Wesentlichkeit der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten durch Auswahl und Anwendung geeigneter 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 Artikel 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 EU-Verordnung 2020/852 (die „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 Betrug oder Irrtümern beruhen, und
- die Auswahl und Anwendung geeigneter konsolidierter Methoden der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie die 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, 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 Verfahren umfasst:

- ein Verständnis des Verfahrens zu erlangen, jedoch nicht mit dem Ziel, eine Beurteilung über die Wirksamkeit des Verfahrens, einschließlich dessen Ergebnisses, abzugeben;
- eine Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen zur Beurteilung, ob das Verfahren 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 mit hoher Wahrscheinlichkeit wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern.
- Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen als Reaktion auf Angaben im Konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht, bei denen mit hoher Wahrscheinlichkeit wesentliche falsche Darstellungen auftreten können. Das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung infolge von doloser Handlung nicht zu erkennen, ist höher als das Risiko bei Irrtümern, da dolose Handlung beispielsweise durch kollusives Zusammenwirken, Fälschung, vorsätzliche Auslassungen, falsche Angaben oder die Umgehung interner Kontrollen erfolgen kann.

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 (der „Kodex“) 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 System zur Qualitätssicherung. 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 Irrtum.

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

- Wir gewannen ein Verständnis des Verfahrens, 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 Verfahren prüften.
- Wir beurteilten, ob die im Rahmen unserer Prüfungshandlungen erlangten Nachweise über den von der Gruppe implementierten Verfahren 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 Berichterstattungsprozesse 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 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 Artikel 32k des tschechischen Rechnungslegungsgesetzes zur Umsetzung von Artikel 29a der EU-Richtlinie 2013/34/EU 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 EU-Verordnung 2020/852 (die „Taxonomie-Verordnung“).

Sonstiger Sachverhalt

Unsere Prüfung mit begrenzter Sicherheit erstreckte sich nicht auf Angaben zu früheren Berichtsperioden.

In Prag am 10. April 2025

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft:

Deloitte Audit s.r.o.
Registernummer 079



Gesetzlicher Abschlussprüfer:

Ladislav Šauer
Registernummer 2261





12 Konsolidierter Nachhaltigkeitsbericht der Gesellschaft ČD Cargo für das Jahr 2024

Einleitungsworte

Für das Jahr 2024 hat die ČD Cargo ihren historisch ersten Nachhaltigkeitsbericht erstellt, was jedoch nicht bedeutet, dass die Nachhaltigkeit für uns ein neuer Begriff ist. Die ČD Cargo trägt bereits durch ihr Kerngeschäft, d. h. die Beförderung von Gütern per Bahn, zur Abschwächung des Klimawandels bei. Wir bieten eine energieeffizientere Alternative zum Lkw-Transport, da mehr als 90 % unserer Leistung in abhängiger Traktion erbracht wird.

Durch unsere internationalen Aktivitäten unterstützen wir die Verkehrspolitik nicht nur in der Tschechischen Republik, sondern auch in vielen Nachbarländern, in denen wir über unsere Tochtergesellschaften und Niederlassungen als Frachtführer tätig sind. Wir sind bereit, in der Zukunft zum Instrument zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks des Verkehrs zu werden und die Vorteile beider Verkehrsträger in der Zusammenarbeit mit dem Straßentransport stärker zu nutzen. Qualitativ hochwertige Verkehrsdienstleistungen sind nach wie vor unsere Priorität und ein besonders wichtiger Pfeiler unserer Strategie. Wir sind in der Lage, unseren Kunden je nach ihren Wünschen emissionsarme Dienstleistungen anzubieten.

Die soziale Verantwortung ist ein untrennbarer Bestandteil unserer Unternehmenskultur, und wir halten uns nicht nur innerhalb der ČD Cargo und gegenüber unseren Kunden an den Ethikkodex, sondern auch unsere Lieferanten erklären, dass sie diesen Kodex einhalten. Wir legen 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 zu unterstützen, die in eine schwierige Lage geraten sind. Zu diesem Zweck haben wir zusammen mit unserer Muttergesellschaft den Stiftungsfonds Železnice srdcem (Eisenbahn mit Herzen) gegründet. Im vergangenen Jahr haben wir auch zur Ausbildung eines Assistenzhundes durch die gemeinnützige Organisation Pestrá (Bunt) oder zum Transport von Kleidung für die Diakonie Broumov beigetragen.

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

Es ist daher einfach logisch, dass die Analyse der doppelten Wesentlichkeit zu vier wichtigen Themen geführt hat, die wir in diesem Bericht behandeln:

- E1 – Klimawandel, E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft,
- S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens,
- G1 – Unternehmenspolitik.



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 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

Angabepflicht BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen

Die Nachhaltigkeitserklärung der ČD Cargo Gruppe wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Der Umfang der Konsolidierung wurde nach der Methode der operativen Kontrolle ermittelt und ist identisch mit dem nach der Vollmethode konsolidierten Konsolidierungskreis. Die in die Konsolidierung einbezogenen Unternehmen sind von der individuellen Nachhaltigkeitsberichterstattung befreit.

Die Nachhaltigkeitserklärung umfasst die vor- und nachgelagerten Bereiche der Wertschöpfungskette des Unternehmens. Es enthält die Informationen über die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Unternehmens, die durch die doppelte Wesentlichkeitsbewertung ermittelt wurden. Darüber hinaus hat die ČD Cargo Gruppe nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte Informationen über das geistige Eigentum, das Know-how oder die Innovationsergebnisse wegzulassen. Das Unternehmen hat auch nicht von der Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht, wonach Informationen über künftige Entwicklungen oder Angelegenheiten, die derzeit geprüft werden, nicht veröffentlicht werden müssen.

Angabepflicht BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Das Unternehmen ist nicht von den in Abschnitt 6.4 des ESRS 1 definierten Zeithorizonten abgewichen. Der kurzfristige Zeitraum entspricht 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	Bei der Ausgabenmethode werden die	Die Ausgabemethode ist eine der vier möglichen Arten der	Die ČD Cargo plant, von den Lieferanten den Kohlenstoff-

Kennzahl	Beschreibung	Genauigkeitsgrad	Geplante Maßnahmen
Waren und Dienstleistungen	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.	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 %.	Fußabdruck der Gesellschaft, beziehungsweise den Kohlenstoff-Fußabdruck des Produkts zu erhalten. Die Maßnahme wird auf die Hauptlieferanten in Bezug auf die Aktivitäten des Unternehmens angewendet. Die Berechnung der THG-Emissionen in Scope 3.1 wird nachfolgend in einer hybriden Weise durchgeführt.
Kohlenstoff-Fußabdruck – Scope 3.2 Kapitalgüter	Bei der Ausgabenmethode werden Kapitalgüter nach einer Konsolidierungsmethode berücksichtigt, die eine doppelte Zählung von Emissionen vermeidet. In diesem Fall schließen sich interne Weiterverkäufe zwischen Unternehmen wie in der vorherigen Kategorie gegenseitig aus. Die Ausgabenmethode wird durch einen numerischen Ausdruck der erworbenen Kapitalgüter (wie sind z. B. die Anzahl der Lokomotiven) ergänzt, sofern Daten verfügbar sind.	Die Ausgabenmethode 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 Hauptlieferanten in Bezug auf die Aktivitäten des Unternehmens angewendet. Die Berechnung der THG-Emissionen in Scope 3.2 wird nachfolgend in einer hybriden Weise durchgeführt.
Kohlenstoff-Fußabdruck – Scope 3.6 Geschäftsreisen	Ausgabemethode, bei der die Höhe der Ausgaben für jede Verkehrsweise für Geschäftsreisen festgelegt wird.	Die Ausgabenmethode ist eine der drei möglichen Arten der Berichterstattung über Scope 3.6 Emissionen im Rahmen des GHG-Protokolls. Es handelt sich um die am	Es handelt sich um eine Kategorie mit einem vernachlässigbaren CO ₂ -Fußabdruck. Die ČD Cargo plant daher vorerst keine

Kennzahl	Beschreibung	Genauigkeitsgrad	Geplante Maßnahmen
		wenigsten genaue Methode mit Bezug nicht nur auf die zeitliche Variabilität der Preise für dieselbe Unterkunft oder Reise.	genaueren Maßnahmen.
Kohlenstoff-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 die Unsicherheit von Schätzungen und Ergebnissen

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

- E5-5 Ressourcenabflüsse:
 - Genaue Aufzeichnungen über den in Rechnung gestellten Kommunal Müll sind für die Tochtergesellschaften der ČD Cargo nicht verfügbar. Aus diesem Grund wurde ein einheitliches Neuberechnungsverfahren auf der Gruppenebene eingeführt. Die Menge des Kommunal Mülls 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 CO₂-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 Polen werden die Daten beispielsweise auf der Grundlage des Verbrauchs im Vorjahr (Daten für 2024 waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts nicht verfügbar) oder im Falle der ČD DUSS auf der Grundlage einer Annäherung der Daten für das erste Halbjahr 2024 geschätzt.
 - Berechnung der Stromrückgewinnung bei Lokomotiven



- Innerhalb dieser Kategorie wurde im Fall der österreichischen Niederlassung eine Neuberechnung auf der Grundlage der Stromrückgewinnungsdaten der Muttergesellschaft vorgenommen, während für die deutsche Niederlassung keine Rechnungen für die letzten 2 Monate vorlagen. Diese Monate wurden anhand des Durchschnittsverbrauchs der ersten 10 Monate berechnet.

Informationen zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts

Da die ČD Cargo ihren ersten Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2024 herausgibt, gab es also keine Änderungen bei der Erstellung und Darstellung der Nachhaltigkeitsinformationen im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum, noch hat die Gesellschaft irgendwelche wesentliche Schätzungsunsicherheit oder irgendwelche wesentliche Ergebnisunsicherheit im vorangegangenen Zeitraum 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:

- Aufschlüsselung des Gesamtumsatzes nach den wichtigsten ESRS-Branchen – im Abschnitt „Segmentanalyse“ laut IFRS 8 im Jahresbericht der Gesellschaft
- S1-6 Merkmale der Arbeitnehmer 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

Angabepflicht 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
Anzahl der geschäftsführenden Mitglieder	3
Anzahl der nicht geschäftsführenden Mitglieder	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 Bahnarbeiter, 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 derzeit um České dráhy, a.s., handelt. Das satzungsmäßige Organ, das die Tätigkeit der ČD Cargo leitet und in ihrem Namen handelt, ist der aus drei Mitgliedern bestehende Vorstand. 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
Prozentualer Anteil der Frauen im Vorstand	0 %
Prozentualer Anteil der Männer im Vorstand	100 %
Prozentualer Anteil der Frauen im Aufsichtsrat	17 %
Prozentualer Anteil der Männer im Aufsichtsrat	83 %
Prozentualer Anteil der Frauen im Prüfungsausschuss	0 %
Prozentualer Anteil der Männer im Prüfungsausschuss	100 %

Alle Mitglieder des Vorstands der ČD Cargo sind unabhängig, so dass der Prozentsatz der Unabhängigen 100 % beträgt.



Verantwortlichkeit der Unternehmensorgane für Auswirkungen, Risiken und Chancen, einschließlich der Berücksichtigung in ihrem Unternehmensauftrag

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 befasst sich auch mit den Zuständigkeiten der einzelnen Organe der Gesellschaft, die Kompetenz des Vorstandes der Gesellschaft ist teilweise in der Organisationsordnung 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, deren Festsetzung in die Zuständigkeit der Hauptversammlung fällt (der Alleinaktionär ist die České dráhy, a. s.). Der Vorstand der Gesellschaft ist dafür verantwortlich, das Geschäftsmodell und die Strategien des Unternehmens regelmäßig zu überprüfen, um u. a. ökologische, soziale und Verwaltungsrisiken zu berücksichtigen. Dazu gehört nicht nur die Anpassung an neue Rechtsvorschriften, sondern auch die proaktive Ermittlung von Nachhaltigkeitschancen. Darüber hinaus ist er 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. Dazu gehören auch die Umweltrisiken (z. B. Umweltverschmutzung), soziale Faktoren (z. B. Arbeitsbedingungen, Menschenrechte) und Verwaltungsfragen (z. B. Transparenz, Korruption). Auf der Grundlage dieser Bewertungen 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.

Eine Beschreibung der Rolle der Geschäftsführung in den Prozessen der Verwaltung und des Managements und in den Kontrollen und Verfahren findet sich im vorangehenden Absatz und weiter in der Satzung der ČD Cargo, in der Organisationsordnung der ČD Cargo, a.s., die in Bezug auf die Rechtsvorschriften und in Übereinstimmung mit der Satzung der ČD Cargo, a.s., die Stellung und den Geschäftsgegenstand der ČD Cargo, die Art und Weise des Handelns und der Unterzeichnung für die ČD Cargo, das System ihrer Organe, die Organisationsstruktur, das grundlegende Managementsystem



und die Zuständigkeit der Einheiten der Organisationsstruktur, die Verantwortung der einzelnen Einheiten für die anvertraute und delegierte Agenda und die Verantwortlichkeiten und Kompetenzen der leitenden Angestellten in Bezug auf die grundlegenden Verwaltungsakte und die internen Organisationsnormen regelt. 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 der Abteilung 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, das 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 in diesem Bereich 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
- Vorstandsmitglied, das mit der Leitung des Finanzfachbereichs beauftragt ist
- 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 und Compliance – 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 CO₂-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. Im Folgenden sind die Verantwortlichen aufgeführt, die an der Festlegung der strategischen Ziele, der Aktivitäten zur Umsetzung der einzelnen Ziele, ihrer Teilmaßnahmen und der Leistungskennzahlen für ihre Bewertung beteiligt waren.

Für einzelne Aktivitäten im Rahmen der strategischen Ziele sind die verantwortlichen Personen aufgeführt:

- **Verringerung der CO₂-Emissionen**
 - Emissionen aus dem Verbrauch von Bahnstrom und Bahnkraftstoff verringern
 - Verantwortliche Person: Vorstandsmitglied, zuständig für die Abteilung Betrieb (+ Unterstützung der Abteilungen: Verwaltung der Schienenfahrzeuge, Wirtschaft und Rechnungswesen und des Büros des geschäftsführenden Direktors)
 - Emissionen aus dem Energieverbrauch in den Gebäuden verringern
 - Verantwortliche Person: Vorstandsmitglied, zuständig für die Abteilung Betrieb (+ 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 Aktivitäten zuständig.

■ **Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein**

- Mitwirkung an der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch den emissionsarmen Güterverkehr
 - Verantwortliche Person: Vorstandsvorsitzender
- Erweiterung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Marktanforderungen
 - Verantwortliche Person: Vorstandsvorsitzender/Kaufmännischer Direktor
- Kundenfreundlicher Ansatz
 - Verantwortliche Person: Vorstandsvorsitzender/Kaufmännischer Direktor

Kommunikation zum Stand der Nachhaltigkeit in der ČD Cargo

Der ESG-Ausschuss trifft sich vierteljährlich (häufiger, wenn es eine relevante Agenda zu besprechen gibt), um den Stand der ESG-Aktivitäten zu erörtern. Auf dieser Plattform werden die strategischen Nachhaltigkeitsziele bis zum Jahr 2030 halbjährlich bewertet (die jährliche Bewertung findet auf der Ebene des Vorstands statt). Wenn ein wichtiges Nachhaltigkeitsthema genehmigt oder der Geschäftsleitung vorgelegt werden muss, wird das Thema in die Verhandlung des Vorstands aufgenommen. Weitere potentielle Kommunikationskanäle sind das Managementberatung und die Beratung des Finanzdirektors 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.

Innerhalb der ČD Cargo Gruppe war es auch notwendig, die Erhebung von quantitativen Basisdaten für die nichtfinanzielle Berichterstattung sicherzustellen. Damit hängt die Einstellung des Verfahrens für die Datenerfassung und -konsolidierung innerhalb der Gruppe zusammen. Danach wurden für jeden Bereich (E, S und G) die Rollen und Verantwortlichen für die quantitative Datenerhebung festgelegt. Nachfolgend finden Sie daher zunächst eine Liste der Rollen für die Muttergesellschaft ČD Cargo, gefolgt von einer Liste der Rollen für die konsolidierten Gesellschaften.

1) Verantwortliche Rollen in der Muttergesellschaft:

Tabella	Rolle
E5-4 Ressourcenzuflüsse	ESG-Manager
E5-5 Ressourcenabflüsse	Ökologe der ČD Cargo
Gebäude (Eigentum und Miete zusammen)	Spezialist für Finanzbuchhaltung
Fahrzeuge (Personen-Nutzfahrzeuge)	Mitarbeiter der Wirtschaftsverwaltung
Fahrzeuge (kleine Mechanisierung)	Spezialist für Einkauf und Versorgung
Schienenfahrzeuge (Verbrauch)	Spezialist für Controlling und Reporting
Schienenfahrzeuge (Kältemittel)	Spezialist für Einkauf und Versorgung
Gase	Spezialist für Einkauf und Versorgung

Tabelle	Rolle
OPEX	Direktorin der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen
CAPEX – monetäre/numerische Äußerung	Direktorin der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen
Geschäftsreisen	Leiter der Abteilung Soziales und Lohnbuchhaltung
Geleaste Aktiva	Direktorin der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen ESG-Manager der ČD Cargo
ESRS S1-6	Leiter der Abteilung Soziales und Lohnbuchhaltung
S1-8 Tarifverhandlungen	Leiter der Abteilung Soziales und Lohnbuchhaltung
S1-10 Angemessene Entlohnung	Leiter der Abteilung Soziales und Lohnbuchhaltung
S1-13 Gleichbehandlung	Leiter der Abteilung Ausbildung
G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Leiter der Abteilung Ausbildung
ESRS 2	Branchenspezialist aus der Abteilung Personalmanagement
ESRS 2 – SBM-1	Leiter der Abteilung Soziales und Lohnbuchhaltung
Anzahl der abgehenden Arbeitnehmer	Leiter der Abteilung Soziales und Lohnbuchhaltung
BOZP	Leiter der Abteilung BOZP
Wasser und Verschmutzung	Ökologe der ČD Cargo

Die oben genannten Personen sind nicht nur für die Erfassung und Vervollständigung der relevanten Bereiche zuständig, sondern überprüfen auch stichprobenartig die Richtigkeit der Daten von den Tochtergesellschaften (die Verantwortlichen aus den Tochtergesellschaften sind für die Aktualität und Qualität der Daten verantwortlich).

2) Verantwortliche Rollen für Tochtergesellschaften:

Tochtergesellschaft	Rolle
CDC Germany GmbH	Geschäftsführer
CDC Austria GmbH	Geschäftsführer
CDC Poland Sp. z o.o.	Vorstandsmitglied
CDC Slovakia, s.r.o.	Geschäftsführer
CDC Hungary Kft.	Geschäftsführer
CDC Adria d.o.o.	Geschäftsführer
Terminal Brno, a.s.	Terminal Manager
ČD-DUSS Terminál, a.s.	Terminal Manager
ČD Cargo Logistics, a.s.	Vorstandsmitglied

Seitens des ESG-Managers der ČD Cargo und der Direktorin der Abteilung Wirtschaft und Rechnungswesen wird parallel zum Ausfüllen der zugrundeliegenden Daten eine Kontrolle durchgeführt, um eventuelle Ungenauigkeiten mit detaillierten Kenntnissen der ESG-Themen und der Teilgesellschaften der Gruppe ČD Cargo (Wesentlichkeit für einzelne Gesellschaften und Bereiche, erwartete Werte der Bereiche, usw.) und der Konsolidierungsregeln zu entdecken.

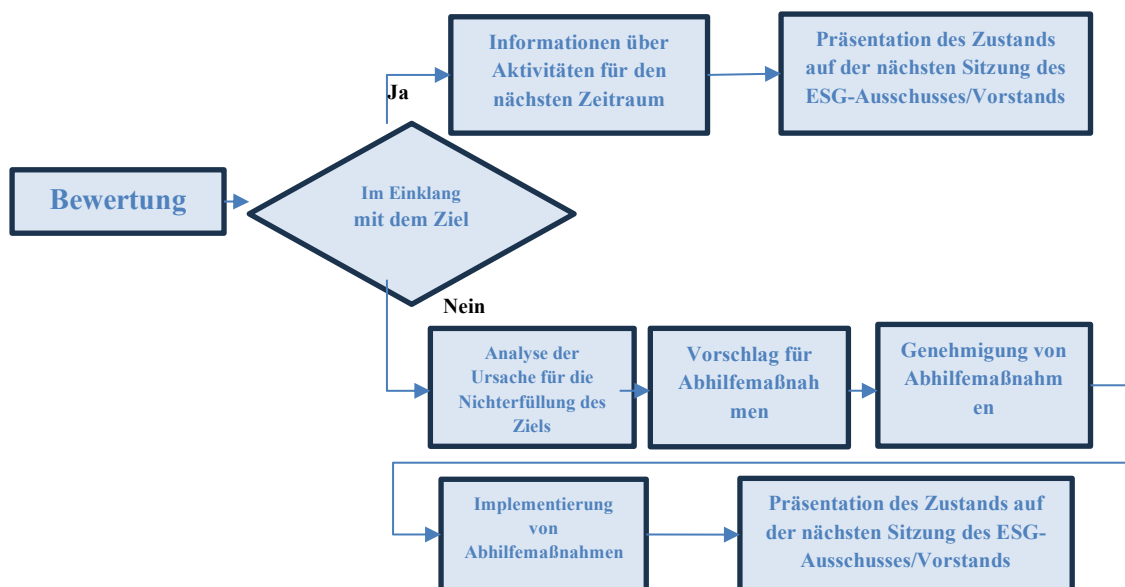
Beaufsichtigung der Unternehmensorgane bei der Festlegung von Zielen für wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

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

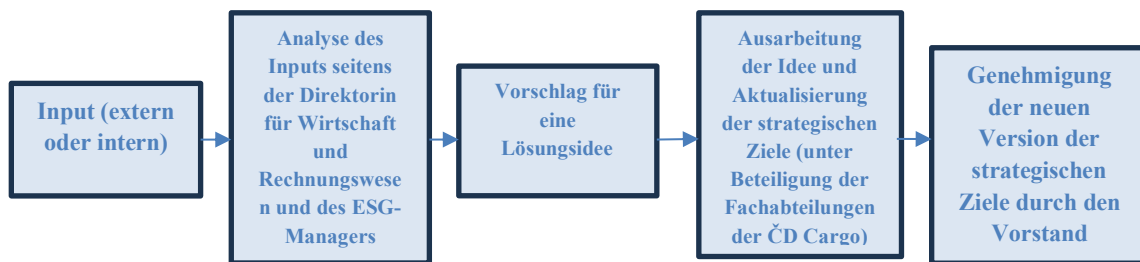
Monat im Voraus, und kann natürlich operativ angepasst werden. Die Organe der Gesellschaft weisen entsprechend ihrer Zuständigkeit die Menge von Aufgaben zu, die vom Vorstand der Gesellschaft oder von den Leitern der einzelnen Fachabteilungen oder direkt von den Abteilungen der Führungsebene der ČD Cargo, 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 ihre Teilmaßnahmen werden jährlich evaluiert; 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). Die fortlaufende Erreichung der Ziele wird halbjährlich auf der Ebene des ESG-Ausschusses überwacht. Die Jahresergebnisse werden dem Vorstand auch in der Form eines Berichts über den Stand der Erfüllung der strategischen Ziele präsentiert. Im Weiteren werden die Verfahren zur Bewertung und Neubewertung der strategischen Ziele dargelegt.

Bewertung der Erfüllung der Ziele:



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 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 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.

Angabepflicht 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 teilnimmt, informiert. Der gesamte Vorstand wird jährlich informiert, wobei die Erreichung der strategischen Nachhaltigkeitsziele abgezogen wird. Erforderlichenfalls kann der Vorstand häufiger informiert werden, entweder in der regelmäßigen Sitzung des Vorstands, die in der Regel zweimal im Monat stattfindet, oder durch persönliche Kontaktaufnahme mit den Vorstandsmitgliedern. 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 wird sich zu dem Nachhaltigkeitsbericht jährlich äußern. Bei unerwarteten Ereignissen werden die Organe der Gesellschaft unverzüglich informiert.

Darüber hinaus hat die ČD Cargo eine interne Norm entwickelt, die Risikomanagementpolitik der ČD Cargo, in der die Ziele, Grundprinzipien und Strategien des Risikomanagements definiert sowie die Rollen, Verantwortlichkeiten und Befugnisse im Risikomanagement festgelegt sind. Der Vorstand genehmigt die Risikomanagementstrategie und deren Änderungen. 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. Die 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 Holzhackschnittzels, 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 oder woher 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 Nachhaltigkeitsthemen wurde dem Vorstand im Jahr 2024 in der Sitzung des Vorstands am 27.08.2024 berichtet, in der ein aktueller Stand der Vorbereitungen für die ESG-Berichterstattung laut CSRD vorgestellt wurde. Der Vorstandsvorsitzende nimmt regelmäßig an den



Statussitzungen des ESG-Projekts teil. Darüber hinaus hat der Vorstand der Gesellschaft am 05.11.2024 einen strategischen Nachhaltigkeitsrahmen genehmigt.

Während des Berichtszeitraums haben sich die Verwaltungs-, Management- und Aufsichtsorgane mit allen validierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, wie in Absatz IRO-1 dargelegt, befasst.

Angabepflicht GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Ab 2024 ist die Nachhaltigkeit einer der KPI's für den nicht garantierten Teil der Vergütung der Vorstandsmitglieder. 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 KPI's werden vom Vorstand der ČD, a. s., im Rahmen der Hauptversammlung festgelegt und bewertet. Im ersten Jahr umfassten die KPI's für ESG einen umfassenden Aufbau der erforderlichen CSRD-Berichterstattung und deren Überprüfung durch den Wirtschaftsprüfer.

Der Anteil der variablen Vergütung für die Mitglieder der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens, der von nachhaltigkeitsbezogenen Zielen und/oder Wirkungen abhängig ist, beträgt 7,5 %.

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

Angabepflicht GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung

Eine der Voraussetzungen für die Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts ist die Erhebung von quantitativen Basisdaten. Das Datenerfassungsverfahren wurde für die Konsolidierungseinheit eingestellt. Zu diesem Zweck wurde auf Seiten der Muttergesellschaft ein methodischer Leitfaden bearbeitet, um einheitliche Definitionen der zu erhebenden quantitativen Daten zu gewährleisten und



damit die größtmögliche Genauigkeit der in der konzernweiten Schablone erhobenen Daten sicherzustellen. Die daraus resultierenden Konsolidierungsprozesse wurden ebenfalls definiert. Anschließend wurden für jeden Bereich (E, S und G) Rollen und Verantwortliche für die quantitative Datenerhebung festgelegt. Diese Personen überprüfen auch stichprobenartig die inhaltliche Richtigkeit der Daten von den Tochtergesellschaften. Anschließend erfolgt eine Überprüfung durch den ESG-Manager und die Direktorin für Wirtschaft und Rechnungswesen. Der Nachhaltigkeitsbericht wird dann vom 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. Nach dem letzten Prüfungszeitraum werden auf der Grundlage der Empfehlungen des Wirtschaftsprüfers Verbesserungsbereiche für das nächste Audit ausgewählt. Hinzu kommen weitere 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. Schließlich werden nachhaltige Aktivitäten, in denen die ČD Cargo vorankommen will, hinzugefügt werden. 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

Angabepflicht SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Informationen über die Schlüsselemente der Strategie der Gesellschaft

Die ČD Cargo ist einer der größten Eisenbahnbeförderer in den EU-Mitgliedstaaten. Die Dienstleistungen lassen sich in zwei Hauptsegmente unterteilen – Transport und verkehrsbezogene Nebenleistungen. Die ČD Cargo bietet Beförderungsleistungen 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. Im Rahmen der zusätzlichen Dienstleistungen zur Beförderung bietet die ČD Cargo Logistikdienstleistungen, Anschlussgleisdienste, Vermietung von Überkapazitäten an Güterwagen und Lokomotiven usw. an. Während des Berichtszeitraums gab es keine wesentliche Änderung der angebotenen Produkte oder Dienstleistungen.



Die ČD Cargo Gruppe ist als Beförderer in sieben europäischen Ländern tätig. Wir können jedoch den Transport von Waren in ganz Europa sichern. Die wichtigsten Märkte sind 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 2024 haben sich weder der Markt, noch der geografische Umfang der ČD Cargo wesentlich verändert, obwohl der Transport von Kohle in Kraftwerke im Zusammenhang mit dem Rückgang der Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen allmählich eingeschränkt wird.

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 bei der Beförderung von alternativen Brennstoffen (Biomasse, feste alternative Brennstoffe – z. B. Hackschnitzel 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 CO₂-Emissionen, Ein attraktiver Arbeitgeber sein, Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein. Diese drei Ziele bilden den strategischen Rahmen für die Nachhaltigkeitsbemühungen der ČD Cargo. Die Teilmaßnahmen, einschließlich spezifischer Aktivitäten und Zielwerte, sind auf den folgenden Seiten des Nachhaltigkeitsberichts zu finden. In diesem Teil gibt die ČD Cargo nur 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 CO₂-Fußabdrucks in diesem Verkehrsegment beitragen kann. Leider hat sich die Entwicklung des Anteils der Schienenverkehrsleistung in den letzten Jahren auch umgekehrt, was auf die veränderte Struktur der beförderten Güter zurückzuführen ist, die einen Rückgang der Produktion von Energie aus fossilen Brennstoffen, die hauptsächlich auf der Schiene transportiert wurde, zur Folge hatte. 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 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. Gleichzeitig wird die ČD Cargo ihren Kunden eine emissionsarme Beförderung von Gütern auf der Schiene aktiv anbieten und auf Wunsch bestimmter Kunden ist die ČD Cargo in der Lage, die Beförderung mit emissionsfreier Energie mit Herkunftsnachweis anzubieten.

Ausweitung des Angebots an dem emissionsarmen Verkehr

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 würde, ebenso wie andere Güter, die bisher für die ČD Cargo von Bedeutung waren. Eine Chance können zum Beispiel Transporte der Abfälle oder des Holzhackschnittsels 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 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 woher die meisten Warenströme fließen. 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.

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.

Arbeitnehmer der Gruppe ČD Cargo

Die Gesamtzahl der Arbeitnehmer der ČD Cargo Gruppe zum 31.12.2024 beträgt 6 362 (Erfassungsstand). Die Muttergesellschaft der ČD Cargo beschäftigt 6 043 Arbeitnehmer und ihre Tochtergesellschaften beschäftigen 319 Arbeitnehmer. Eine detaillierte Aufschlüsselung findet sich in Abschnitt S1 – Merkmale der Arbeitnehmer 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 der Arbeitnehmer der Gesellschaft darstellen.

Anzahl der Arbeitnehmer nach den geographischen Gebieten	Wert
Tschechische Republik	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:

- Steinkohle: 3 %
- Braunkohle: 10 %
- Treibstoffe: 10 %



Die übrigen Sektoren wie die chemische Produktion, umstrittene Waffen oder der Anbau und die Produktion von Tabak sind für die ČD Cargo irrelevant.

ČD Cargo Geschäftsmodell

Der primäre Input des Geschäftsmodells ist die Nachfrage oder das Angebot, das die Möglichkeit widerspiegelt, eine Beförderung für ein bestimmtes Gut oder für mehrere Güter durchzuführen, wobei es sich neben der Beförderung von Kohle auch um die Beförderung von Eisen- und Maschinenbauerzeugnissen, Holz- und Papierprodukten, Chemikalien, Kraftfahrzeugen und kombiniertem Verkehr usw. handelt. In der ČD Cargo liegt die Verantwortung beim Händler, der von Anfang an mit dem potentiellen Kunden in Kontakt steht. Auf seiner Seite 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). Alle diese Parameter werden mit dem Kunden ausführlich besprochen und die endgültigen Vertragsparameter werden vorbereitet. 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. Anschließend wird der Preis ausgehandelt. 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 Warenmanager vorgestellt, der in der Realisierungsphase für die Transaktion zuständig sein wird. Sind sich beide Parteien über den Preis und die Technologie der Durchführung einig, wird ein Rahmenvertrag über die für die Transportabrechnung notwendigen Transportbedingungen und eine Kundenvereinbarung mit Realisationspreisen abgeschlossen. 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 Beförderungen zur Verfügung und kann sich auch jederzeit an das Kundenzentrum oder den Warenmanager 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 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.



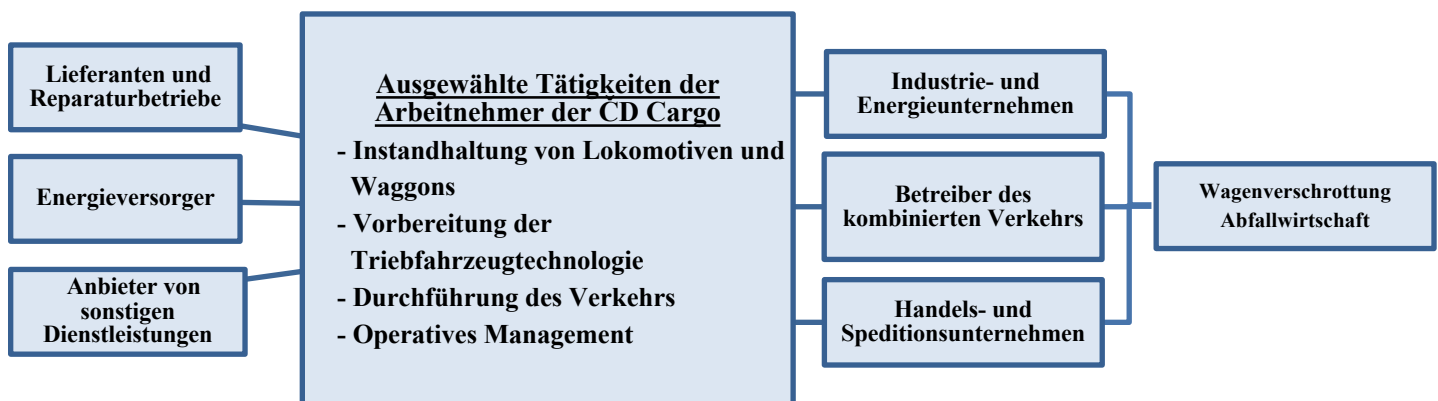
Wertschöpfungskette

Im vorigen Teil der Wertschöpfungskette spielen Lieferanten für die ČD Cargo die wichtigste Rolle. Die Lieferanten von ČD Cargo können in mehrere Kategorien eingeteilt werden. Die ersten sind Lieferanten und Reparatoren von Lokomotiven oder Güterwagen. Ohne diese wichtigen Partner wäre die ČD Cargo nicht in der Lage, ihre Strategie der kontinuierlichen Flottenerneuerung bei gleichzeitiger Verringerung der CO₂-Emissionen umzusetzen. Bei Lokomotiven und Wagen verlässt sich die ČD Cargo nicht ausschließlich auf externe Stellen, jedoch führte die ČD Cargo, a.s., im Rahmen ihrer internen Reparaturstrategie im Jahr 2024 ca. 67 % der Revisionsreparaturen mit internen Kapazitäten und 100 % der technischen Prüfungen mit eigenem Personal durch. Die zweite Gruppe von Lieferanten sind Partner, dank derer wir die Infrastruktur nutzen können und die uns oft mit Traktionsenergie versorgen. In der dritten Gruppe finden wir Anbieter anderer Dienstleistungen, wie z. B. im Fall von IT-Dienstleistungen von ČD – IS.

Ein wichtiger Teil der Wertschöpfungskette sind unsere Arbeitnehmer, die im Unternehmensalltag tätig sind, sei es bei der Instandhaltung von Lokomotiven und Waggonen 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 Waggonen und Lokomotiven oder durch den Umgang mit den bei der Reparatur anfallenden Abfällen.

Angabepflicht SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Informationen über die beteiligten Parteien

Die ČD Cargo, a.s., identifizierte folgende beteiligte Parteien als ihre wichtigsten Stakeholder: Lieferanten, Abnehmer, Arbeitnehmer, Gewerkschaften, Banken und andere Finanzierungsgesellschaften, Rating-Agenturen, Aktionäre – ČD, oberster Eigentümer – der Staat (Ministerien), der Staat, Gemeinden, die Eisenbahnverwaltung (Infrastrukturbetreiber und wichtiger Energielieferant).

Jeder Stakeholder spielt eine unerlässliche Rolle für die Tätigkeit der Gesellschaft selbst. Lieferanten der ČD Cargo liefern Rohstoffe, Bauteile oder Dienstleistungen. Die Abnehmer nutzen die Dienstleistungen der ČD Cargo. Die Arbeitnehmer sind Lieferanten von der hochwertigen Arbeit oder Dienstleistungen und tragen so zur Erreichung der Ziele und Werte des Unternehmens bei. Die Interessen der Arbeitnehmer werden von 8 Gewerkschaften verteidigt, die auch an den Verhandlungen über den neuen Tarifvertrag beteiligt sind. Die oberste Führungsebene der Gesellschaft, einschließlich der unteren Führungsebenen, trifft sich regelmäßig mit Vertretern aller Gewerkschaften. Banken stellen Finanzmittel für Investitionen bereit, die die Wirtschaftstätigkeit der Gesellschaft unterstützen. Sie verwaltet auch die mit diesen Transaktionen und Investitionen verbundenen Risiken. 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. Der Aktionär ČD bestimmt die strategische Richtung und die Unterstützung für den Betrieb und die Entwicklung des Schienengüterverkehrs, was der Gesellschaft ermöglicht, auf dem Markt effektiv zu konkurrieren und den langfristigen Erfolg zu erzielen. Der oberste Eigentümer, der Staat, ist für die Regulierung und Investitionen in die Infrastruktur zuständig, legt Sicherheitsstandards fest und fördert Innovationen und Marktwettbewerb. Die Eisenbahnverwaltung 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.

Die Gesellschaft berücksichtigt die Ansichten der Interessengruppen in regelmäßigen Management-Sitzungen. Das Ziel des Engagements der beteiligten Parteien ist es, die Zufriedenheit der Stakeholder zu erhöhen und die Unternehmensstrategie zu verbessern.

Die wichtigsten Lieferanten werden regelmäßig jährlich bewertet. Ausführliche Informationen finden Sie in Abschnitt G1-2 Lieferanten der ČD Cargo. Darüber hinaus hat die ČD Cargo im Jahr 2024 eine Umfrage bei den wichtigsten Lieferanten durchgeführt, um die Verfügbarkeit von Nachhaltigkeitsinformationen (z. B. CO₂-Fußabdruck, ESG-Rating u. ä.) zu ermitteln.



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. 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 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens“ 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 die Interessen und Ansichten der Arbeitnehmer der Gesellschaft vertreten. Seit der Gründung der Gesellschaft hat die ČD Cargo konsequent darauf geachtet, dass die Menschenrechte der Arbeitnehmer und das Arbeitsgesetzbuch der Tschechischen Republik bei ihren Geschäftstätigkeiten eingehalten werden. Ein ebenso wichtiger Bereich ist die Ausbildung der Arbeitnehmer, bei der sich die ČD Cargo auf die Entwicklung der Kenntnisse und Fähigkeiten ihrer Arbeitnehmer konzentriert, um die größtmögliche Betriebs- und Arbeitssicherheit zu gewährleisten. 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.

Im Falle der České dráhy, die 100 % der Anteile hält, wird das Verhältnis in erster Linie durch die Satzung der ČD Cargo bestimmt. Aus der Satzung der ČD Cargo, a.s., geht hervor, dass die Befugnisse der Hauptversammlung durch den Alleinaktionär, d. h. durch die ČD, ausgeübt werden. 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.). Der Vorstand der ČD Cargo wird durch die Beschlüsse der Hauptversammlung beauftragt.

Die Zusammenarbeit zwischen der Eisenbahnverwaltung und der ČD Cargo findet auf mehreren Ebenen statt. Auf höchster Ebene erörtern die Vorstandsmitglieder bei Bedarf strategische Entwicklungsziele mit der Leitung der Eisenbahnverwaltung. Auf der mittleren Ebene erfolgt dann die Zusammenarbeit gemäß den in der Eisenbahnerklärung angekündigten Fristen für die Fahrplanerstellung, die technologische Vorbereitung, die Sperrungen u. ä. Das Betriebspersonal beider Parteien kommuniziert fast ständig miteinander, um sich über Zugbewegungen und Zwischenfälle auf den nationalen und regionalen Eisenbahnen abzustimmen.

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.

Es wurde festgestellt, dass die Lieferanten der ČD Cargo pünktliche Zahlungen für bestellte Waren und Dienstleistungen sowie die Einstellung der erforderlichen Parameter in Ausschreibungen und ESG-Berichten erwarten.



Die Gesellschaften der Abnehmer erwarten eine Zertifizierung des CO₂-Fußabdrucks des Verkehrs, keine Preiserhöhungen, die Einhaltung von Nachhaltigkeitszielen und einen emissionsarmen Verkehr, um ihre eigenen Ziele zu erreichen.

Die 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. Außerdem erwarten sie die finanzielle Stabilität, die durch ein wirksames langfristiges Management von Risiken und Chancen gegeben ist.

České dráhy, a.s., (der Alleinaktionär) erwartet eine Grundlage für die konsolidierte finanzielle und nichtfinanzielle Berichterstattung, eine festgelegte Strategie und die Erreichung der Unternehmensziele. Zugleich erwarten sie eine nachhaltige und rentable Investitionsrendite. Der oberste Eigentümer (der Staat) erwartet, dass der CO₂-Fußabdruck reduziert wird und dass die staatliche Verkehrspolitik erfüllt wird. Der Staat, die Kommunen und die Bahnverwaltung 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 CO₂-Fußabdrucks zu verfeinern und die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Eventuelle Änderungen der Strategie

Im ersten Jahr der Berichterstattung hat die ČD Cargo ihre ESG-Strategie festgelegt, die in Zukunft auch 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.

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

Bei der Analyse der wichtigen Themen der ČD Cargo wurden 9 Themen als wichtig eingestuft. Ein ESRS-Thema wurde als wesentlich eingestuft, wenn die mit dem Thema verbundenen IROs die quantitative Schwelle der Signifikanz überschritten. 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 ist für kohlenstoffarme Alternative zum Landverkehr – potenziell mehr Nachfrage – gehalten	Abnehmerkette
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 (Öl)	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
E5 Kreislaufwirtschaft	Ressourcenzufluss, einschließlich der Ressourcennutzung	Risiko	Hohe Preise und Nichtverfügbarkeit von Materialien und damit verbundene Kostensteigerungen	Lieferkette

ESRS	Thema	Auswirkungen/Risiken/Chancen	IRO	Position in der Wertschöpfungskette
E5 Kreislaufwirtschaft	Abschiebung von Ressourcen im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Risiko	Abschiebung von Ressourcen im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Vollständige Wertschöpfungskette
S1 Arbeitskräfte des Unternehmens	Arbeitsbedingungen – Angemessene Entlohnung	Negative Auswirkungen	Der Schienengüterverkehr beeinflusst eigene Arbeitnehmer durch die Art und Weise, wie er sie bewertet (Löhne und Leistungen)	Vollständige Wertschöpfungskette, Eigenbetrieb
S1 Arbeitskräfte des Unternehmens	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 Arbeitskräfte des Unternehmens	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 Unternehmensführung	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 in der Klimarisikoanalyse ausführlicher beschrieben.

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 hat die Inputs – insbesondere für Lokomotiven und Waggons – und in diesem Zusammenhang die Materialien, aus denen sie hergestellt werden, als sein wichtigstes Gut betrachtet. Es berücksichtigt 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 – Übergangsbestimmungen für die Wertschöpfungskette).
- Die Gesellschaft hat die betroffenen Gemeinden im Bereich der Wartung und Reparatur der Schienenfahrzeuge konsultiert. 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 neu in Kraft getreten. Diese Politik implementierte unter anderem neue technologische Verfahren für die Defektoskopie ein, spezifizierte zusätzliche Reparaturverfahren und den Abfallentsorgungsprozess.

S1 Arbeitskräfte des Unternehmens

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. Drei Themen wurden als wesentlich eingestuft:

- Angemessene Entlohnung,
- Tarifverhandlungen,
- Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle: Weiterbildung und Kompetenzentwicklung.

Die ČD Cargo ist ein stabiler Arbeitgeber mit rund 6 000 Arbeitnehmern, denen sie ein hervorragendes Angebot an Leistungen bietet. Eine kurze Beschreibung der Arten von Arbeitnehmern und Nicht-Arbeitnehmern im Rahmen der eigenen Belegschaft, die von den Aktivitäten des Unternehmens erheblich betroffen sind, sind in den ESRS S1-6 und S1-7 enthalten. 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 8 Gewerkschaften, die die Arbeitnehmer vertreten, erfolgreich abzuschließen. Der



Abschluss eines Tarifvertrages garantiert allen Arbeitnehmern der ČD Cargo die Garantie einer pünktlichen Zahlung der Löhne und bestimmter Leistungen.

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 Arbeitsschuttmittel 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 Unternehmensführung

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.

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. Die ČD Cargo wird auf die doppelte Wesentlichkeitsanalyse zurückkommen und sie in den folgenden Jahren wiederholen.

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 CO₂-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 CO₂-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 (Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten) 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, die Intermodalität des



Verkehrs zu erhöhen und den Anteil der Schienenverkehrsleistung zu steigern, dürfte sich sehr positiv auf die Gesamtemissionen des Verkehrs auswirken. Diese Strategie wird durch Zuschüsse aus dem Modernisierungsfonds unterstützt. Die ČD Cargo ist bereit, sich aktiv an der Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik zu beteiligen, sowohl durch die Verbesserung der Qualität der angebotenen Dienstleistungen, die Modernisierung des Güterwagen- und Lokomotivparks und die Optimierung von Teiltätigkeiten und Kapazitäten, als auch durch die Beteiligung an der Entwicklung des kombinierten Verkehrs.

Die ČD Cargo hat auch an der Erweiterung und Flexibilität ihres Angebotes an emissionsarmen Transporten gearbeitet, die den Rückgang des Kohletransports in der Zukunft teilweise kompensieren würden, ebenso wie andere Güter, die für die ČD Cargo früher von Bedeutung waren. Eine Chance können zum Beispiel Transporte der Abfälle oder des Holzhackschnittzels sein, auf die sich die ČD Cargo vorbereitet.

Nicht zuletzt überwacht die ČD Cargo das Angebot an neuen Technologien, die effizientere Lösungen bringen könnten, und bietet ihren Kunden aktiv emissionsarme Transporte nicht nur in der Tschechischen Republik, sondern auch im Ausland an, wohin oder woher der Großteil der Güterströme geleitet wird. Zu diesem Zweck expandiert die ČD Cargo ins Ausland und erwirbt moderne, interoperable Lokomotiven, die die Beförderung von Gütern auf der gesamten geforderten Strecke ermöglichen, was eine der grundlegenden Kundenanforderungen ist.

Wesentliche Auswirkungen der Gesellschaft

1. Die am höchsten bewertete Auswirkung war mit einer Bewertung von 16 positiv: Die ČD Cargo hat die Möglichkeit, die Entwicklung eines sauberen Verkehrs zu unterstützen, was die Verringerung der Treibhausgasemissionen der Kunden und des Staates ermöglicht. Diese Auswirkungen betreffen nicht nur die Umwelt, sondern auch den Staat, die Kunden, die Banken, andere Finanzierungsgesellschaften und die Medien. 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.
2. Die am zweithöchsten bewertete Auswirkung war wiederum eine positive Auswirkung mit einer Bewertung von 14: 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. 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.
3. Eine weitere positive Auswirkung: Der CO₂-Fußabdruck der Gesellschaft, insbesondere im Rahmen der Lieferkette, hat erhebliche Auswirkungen sowohl auf die Gesellschaft, als auch auf die Kunden, z. B.: Indirekte Emissionen aus dem Einkauf von Elektrizität für Traktionszwecke.



Diese Auswirkung hat auch einen breiten Umfang. Sie wirkt sich auf die Umwelt und, wie die erstgenannte IRO, auf den Staat, die Kunden, die Banken und andere Finanzierungsgesellschaften sowie die Medien aus. Die Auswirkungen werden mit zunehmendem Schweregrad bewertet. Die Auswirkungen betreffen sowohl den eigenen Betrieb als auch die Wertschöpfungskette.

4. Negative Auswirkungen: Finanzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen des Klimawandels. Dies betrifft wiederum die gleichen Interessengruppen, einschließlich der Umwelt. Auch die Auswirkungen werden mit zunehmendem Schweregrad bewertet. Die Auswirkungen betreffen sowohl den eigenen Betrieb als auch die 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 Klimawandel 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 – Öl)	Nein
Risiko	Risiko eines Anstiegs der Kosten für Traktionsenergie	Nein
Risiko	Preise für Materialien und deren Nichtverfügbarkeit und der damit verbundene Kostenanstieg	Nein
Risiko	Abschiebung von Ressourcen im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Nein
Chance	Kundenpräferenzen erhöhen die Nachfrage nach energieeffizienten und emissionsarmen Dienstleistungen	Nein
Chance	Der Schienengüterverkehr ist für 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

Die folgenden Risiken und Chancen erwiesen sich als die wichtigsten im Zusammenhang mit der doppelten Wesentlichkeit. 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 Punkten dargelegt:

Risiken:

- Risiko im Zusammenhang mit der Entwicklung der Brennstoffpreise – Rohstoffrisiko (Öl)
 - Geschäftsplan – es wird erwartet, dass das Kostenwachstum durch eine höhere Leistung in der unabhängigen Traktion angetrieben wird.
 - Im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO₂-Emissionen“ wurden folgende Maßnahmen definiert: Anschaffung von Doppellokomotiven und Maximierung der Leistung der elektrischen Traktion im Anschluss an die Elektrifizierung der Strecken, Anschaffung eines Anteils an umweltfreundlichem HVO-Kraftstoff
 - Übergangsrisiken: Die Anfälligkeit für Risiken wurde nicht identifiziert.
- Risiko eines Anstiegs der Kosten für Traktionsenergie
 - Geschäftsplan – es wird erwartet, dass die Kosten aufgrund von Preiserhöhungen und höherer Leistung steigen werden.
 - Im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO₂-Emissionen“ wurden folgende Maßnahmen 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.

Chancen:

- Der Sektor des Schienengüterverkehrs wird unterstützt, um die Ziele des Pariser Abkommens und des EU-Weißbuchs zu erreichen
 - Geschäftsplan – die Gesellschaft sieht eine Chance in der möglichen Förderung des intermodalen Verkehrs durch den Staat und die EU.
 - Im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO₂-Emissionen“ wurden folgende Maßnahmen definiert: die Förderung und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs aktiv voranzutreiben, das Potenzial von Subventionen zur Unterstützung von emissionsarmen Diensten zu nutzen (in erster Linie der



Modernisierungsfonds), die Interoperabilität von Verkehrsdiensten innerhalb der Gruppe ČD Cargo in Bezug auf die Verkehrsströme zu erhöhen

- Übergangsrisiken: Die Anfälligkeit für Risiken wurde nicht identifiziert (es handelt sich nicht um ein Risiko, sondern um eine Chance).

Bei den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen hat die Gesellschaft keine Veränderungen gegenüber früheren Berichtszeiträumen zu verzeichnen. Das Jahr 2024 ist der erste Berichtszeitraum.

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 DMA-Prozess 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 Recherche 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 als relevant für die Bewertung eingestuft. 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:
 - der konkrete Ort der Auswirkung, des Risikos oder der Chance im eigenen Betrieb (spezifische Aktivitäten) und in der Wertschöpfungskette (Geschäftsbeziehungen), gegebenenfalls einschließlich geografischer Gebiete,
 - Einstufung der Auswirkungen, des Risikos oder der Chance (Auswirkungen – negativ/positiv und tatsächlich/potentiell, Risiko/Chance; Zeithorizont (kurz-/mittel-/langfristig),
 - Kriterien für die anschließende Bewertung,
 - 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, Ungarn und Kroatien tätig. Außerdem erbringt sie Schienengüterverkehrsdienste und betreibt 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.

Die Arbeitsgruppe prüfte und beschloss, dass eine IRO in der Gruppe über 9, die sich auf das ESRS S3 bezieht: „Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften – Sicherheitsrelevante Auswirkungen“ werden aus der Liste der herausragenden Themen gestrichen. Das immaterielle Gut wurde als IRO eingestuft, da die Auswirkungen und Risiken dieses Themas im Rahmen der bestehenden Unternehmensprozesse gut entwickelt und verwaltet werden.

Darüber hinaus wurden die folgenden Themen auf ihre Relevanz geprüft und von der weiteren Bewertung der doppelten Relevanz ausgeschlossen:

- E2 Umweltverschmutzung
- 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.

Da es sich um das historisch erste DMA-Verfahren des Unternehmens handelte, ist eine Integration des DMA-Verfahrens in den allgemeinen Risikomanagementprozess noch nicht erfolgt, 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 Bereichen 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 CO₂e-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 CO₂e-Emissionen anzubieten und durchzuführen
- Der Schienengüterverkehr gilt als kohlenstoffarme Alternative zum Landverkehr – mit potenziell höherer Nachfrage.
 - Diese Chance wurde in drei identischen Bereichen genutzt, um das strategische Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ umzusetzen.
 - Darüber hinaus spiegelt sich das strategische Ziel „Verringerung der CO₂-Emissionen“ in allen Teilbereichen wider, da sie den Schienengüterverkehr als den emissionsfreundlichsten Verkehrsträger fördert.
- Der Schienengüterverkehrssektor wird unterstützt, um die Ziele des Pariser Abkommens und des EU-Weißbuchs zu erreichen.
 - Diese Chance wurde in einem Bereich zur Umsetzung des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ genutzt:
 - Mitwirkung an der Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr in Maßnahmen zur aktiven Förderung und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs
- Modernisierungsfonds
 - Diese Chance wurde in 2 Bereichen genutzt, um das strategische Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ umzusetzen:



- Mitwirkung an der Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch einen emissionsarmen Güterverkehr – 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 Maßnahmen
- Diese Chance wurde auch in den 2 Bereichen zur Umsetzung des strategischen Ziels „Verringerung der CO₂-Emissionen“ genutzt:
 - Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Traktionsenergie – Einbeziehung in die Maßnahme zur Modernisierung der Lokomotivflotte, um eine Rückgewinnung zu ermöglichen
 - Verringerung der Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Bahn – in die Maßnahme umzusetzen:
 - ✓ die Leistung von Diesellokomotiven auf elektrifizierten Strecken zu ersetzen, um Doppellokomotiven zu erwerben und die Leistung der elektrischen Traktion im Zusammenhang mit der Elektrifizierung von Strecken zu maximieren
 - ✓ Modernisierung des Diesellokomotivparks
- Ein fairer Wettbewerb zwischen Schienen-, Land- und Luftverkehr wird nicht erreicht (aufgrund der höheren Kosten klimaneutraler Lösungen).
 - Diese Chance wurde in einem Bereich zur Umsetzung des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ genutzt:
 - Mitwirkung an der Umsetzung der Landesverkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr – aktive Förderung und Wettbewerbsfähigkeit der Maßnahmen

Verwendung von Eingabeparametern

Informationen zu den Eingabeparametern sind im obigen Unterkapitel „Verwendete Kriterien“ enthalten. Das Verständnis wurde folgendermaßen 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. Das Verständnis der Wertschöpfungskette der ČD Cargo wurde folgendermaßen umgesetzt:



- 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;

Es handelt sich um den ersten Berichtszeitraum und die erste Implementierung des DMA-Prozesses in der ČD Cargo.

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

Verzeichnis der Anforderungen

Das Inhaltsverzeichnis wird mit der Liste der Datenpunkte auf der Grundlage anderer EU-Rechtsvorschriften aus dem ESRS-Anhang B 1 zusammengeführt.

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS 2 BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	65	
ESRS 2 BP-2	Offenlegung von Informationen im Zusammenhang mit bestimmten Umständen	65	
ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	68	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II, Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS 2 GOV-2	Informationen, die den oben genannten Behörden übermittelt wurden	76	
ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	78	
ESRS 2 GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	78	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS 2 GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen	78	
ESRS 2 SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	79	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	85	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	88	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	97	
ESRS 2 IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	103	

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS 2 MDR-P	Konzepte für den 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 Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	110	
ESRS 2 GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	78	
EU-Taxonomie	Verordnung über die Taxonomie	112	
ESRS E1-1	Übergangsplan zur Eindämmung des Klimawandels	121	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	88	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Klima	128	
ESRS E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	130	
ESRS E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	133	
ESRS E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	135	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	137	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	138	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	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	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 Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken	Entfällt für das erste Berichtsjahr (in Übereinstimmung mit Anhang C des ESRS 1)	Verordnung (EU) Nr. 575/2013, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E2-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E3-1	Konzepte 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 Effekte durch Auswirkungen, 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	Konzepte 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	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS E4-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzen und Kreislaufwirtschaft	97	
ESRS E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzen und Kreislaufwirtschaft	141	
ESRS E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	143	
ESRS E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzen und Kreislaufwirtschaft	144	

ESRS-Abschnitt	Titel des Offenlegungsantrags	Seite	Durchdringung mit anderen europäischen Rechtsvorschriften
ESRS E5-4	Ressourcenzuflüsse	145	
ESRS E5-5	Ressourcenabflüsse	146	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS E5-6	Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Entfällt für das erste Berichtsjahr (in Übereinstimmung mit Anhang C des ESRS 1)	
ESRS 2 SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	85	
ESRS 2 SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	88	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzen und Kreislaufwirtschaft	97	
ESRS S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	151	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	154	
ESRS S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte Bedenken äußern können	156	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates,
ESRS S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens	157	
ESRS S1-5	Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher Risiken und Chancen	162	
ESRS S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	164	
ESRS S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	165	
ESRS S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	166	
ESRS S1-9	Diversitätskennzahlen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S1-10	Angemessene Entlohnung	166	
ESRS S1-11	Soziale Absicherung	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S1-12	Menschen mit Behinderungen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	166	
ESRS S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	166	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 S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	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 S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	166	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates, Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates
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	Konzepte 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 Verbesserung 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, Risiken und Chancen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S2-5	Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher Risiken und Chancen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S3-1	Konzepte 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 Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffenen Gemeinschaften Bedenken äußern können	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften	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 dem Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher Risiken und Chancen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S4-1	Konzepte 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 Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS S4-4	Ergreifung von Maßnahmen mit Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS S4-5	Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher Risiken und Chancen	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	
ESRS 2 GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	68	
ESRS 2 IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzen und Kreislaufwirtschaft	97	
ESRS G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	168	Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates
ESRS G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	170	
ESRS G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	172	
ESRS G1-4	Korruptions- und Bestechungsfälle	174	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	174	
ESRS G1-6	Zahlungspraktiken	Nicht wesentlich für die ČD Cargo	

Unwesentliche Auswirkungen der Gesellschaft

In E2, E3, E4, E5 sowie in den Kapiteln S2, S3, S4 und G1 wurden keine signifikanten negativen oder positiven Auswirkungen identifiziert.

Unwesentliche Risiken und Chancen der Gesellschaft

In den Kapiteln E2, E3, E4, S1, S2, S3, S4 und G1 wurde kein signifikantes Risiko identifiziert. In den Kapiteln E2, E3, E4, E5, S1, S2, S3 und S4 wurde keine wesentliche Chance festgestellt.

Mindestangabepflicht zu Konzepten und Maßnahmen

Mindestangabepflicht – Konzepte MDR-P – Konzepte für den Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

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, E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens.

Mindestangabepflicht – Maßnahmen 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, E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens.

Mindestangabepflicht – Kennzahlen MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

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 hrtkm (Bruttotonnenkilometer).

- Der Indikator wird von der ČD Cargo in keiner Weise verändert und er wurde nicht von einer externen Instanz außer einem Anbieter von Prüfdiensten validiert, da er aus einer offiziellen Quelle stammt.

Mindestangabepflicht – Ziele MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten 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 – Arbeitskräfte des Unternehmens.



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.

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.

Die ČD Cargo Gruppe veröffentlicht keine Daten für den Vergleichszeitraum des Vorjahres, in dem sie den Anteil des Umsatzes, des OPEX und des CAPEX, die gemäß der EU-Taxonomie taxonomiefähig sind, auf freiwilliger Basis aufgrund einer Befreiung von der Offenlegungspflicht im Jahresbericht berichtete. Im Laufe des Jahres 2024 ist es aufgrund der Analyse der technischen Screening-Kriterien gelungen, einen Teil der Aktivitäten der ČD Cargo in die Konformität zu überführen. 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 Taxonomie-Verordnungen (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 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 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.

Die konzerninternen Erträge und Aufwendungen werden innerhalb unserer ausgewiesenen Aktivitäten eliminiert.

Die folgenden Aktivitäten wurden als taxonomiefähig eingestuft. Andere Aktivitäten wurden als nicht taxonomiefähig eingestuft, um die Klimaziele der EU zu erreichen.

Taxonomiefähige wirtschaftliche Tätigkeit (Nummer, Name)	Beschreibung	Eindämmung des Klimawandels	Anpassung an den Klimawandel
6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	Erwerb, Finanzierung, Leasing, Vermietung und Betrieb der Güterbeförderung auf Hauptverkehrsnetzen und auf Nebenstrecken des Frachtverkehrs.	Ja	<i>Ja, aber darüber wird hier nicht berichtet</i>
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Bahnverkehrsstrecken und Untergrund-Bahnverkehrsstrecken, Brücken und Tunneln, Bahnhöfen, Terminals, Serviceeinrichtungen sowie Sicherheits- und Verkehrsmanagementsystemen, 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	<i>Ja, aber darüber wird hier nicht berichtet</i>

Bewertung der Taxonomiekonformität

Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist taxonomiekonform, wenn sie die technischen Screening-Kriterien erfüllt und:

- einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Umweltzielen leistet;
- keines der Umweltziele erheblich beeinträchtigt;
- unter Einhaltung des Mindestschutzes durchgeführt wird.

Technische Prüfkriterien für einen signifikanten Beitrag zu einem oder mehreren Klimazielen

6.2. Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur
Züge haben keine direkten CO ₂ -Emissionen	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 den Grundsatz der Nicht-Signifikanz 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 Eisenbahnlokomotiven (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
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 des Mindestschutzes

Die ČD Cargo führt alle ihre Aktivitäten in Übereinstimmung mit den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte durch und hält sich an die Internationale Menschenrechtscharta. Die ČD Cargo hält sich an alle geltenden Menschenrechtsgesetze, die Regeln des fairen Wettbewerbs und der fairen Besteuerung und verhindert



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.

Bewertung der technischen Prüfkriterien für einen signifikanten Beitrag

Infolge der technischen Prüfkriterien wurden Erträge und Leistungen im Zusammenhang mit der Beförderung von Kohle und Brennstoffen auf der Grundlage von Daten des ČD-Cargo-Informationssystems 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 des ČD-Cargo-Informationssystems realisiert wurden, von den taxonomiekonformen Tätigkeiten ausgeschlossen.

Bewertung der technischen Prüfkriterien für den Grundsatz der Unschädlichkeit

Die Analyse der physischen Klimarisiken hat keine wesentlichen Risiken für die Immobilien der ČD Cargo in der Tschechischen Republik ergeben. Die Eisenbahninfrastruktur, die nicht im Eigentum der ČD Cargo, sondern des Infrastrukturbetreibers steht, wurde nicht analysiert. Die relevanten Be- und Entladestellen wurden jedoch gleichzeitig analysiert und auch hier wurde kein wesentliches Risiko festgestellt. Es 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.

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, wurden bereits unter dem Kriterium der direkten CO₂-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

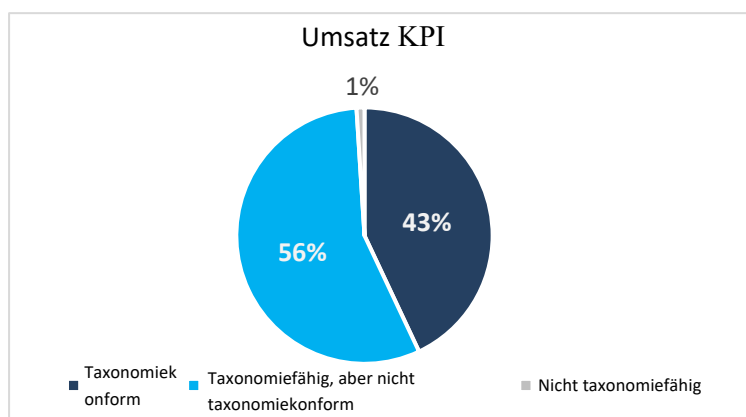
Der Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten an unserem Gesamtumsatz wurde als Anteil des Nettoumsatzes berechnet, der mit taxonomiefähigen Wirtschaftszweigen verbunden ist, dividiert durch den Nettoumsatz (Nenner) für 2024. Die Gruppe ČD Cargo führt in ihren internen IT-Systemen detaillierte Aufzeichnungen über die Zuordnung der einzelnen Erträge zur Aktivität 6.2, so dass die Verwendung von Verteilungsschlüsseln nicht notwendig ist.

Der taxonomiekonforme Umsatzanteil wird dann um die Erträge aus der Beförderung fossiler Brennstoffe und um die Erträge bereinigt, die in der Dieseltraktion oder außerhalb der Tschechischen Republik 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 Tätigkeiten (1)	Code (a) (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, 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)	Mindestgarantien (17)	Kategorie „ermöglichende Tätigkeit – E“ (19)	Kategorie „Übergangstätigkeit – T“ (20)	
		Mio. CZK		J	J	N	N	N	N	J/N	J/N	NA	J/N	J/N	NA	J/N		E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Umweltverträgliche Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	6 745	43 %								J	NA	J	J	NA	J			
Umsatz in der Höhe der ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)			%	%	%	%	%	%	%										
Davon ermöglichende Tätigkeiten		6 745	100 %	100 %	0	0	0	0	0		J	NA	J	J	NA	J		E	
Davon Übergangstätigkeiten		0																T	
A.2 Taxonomiefähige Tätigkeiten, die aber nicht ökologisch nachhaltig sind (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/E L	EL;N/E L	EL;N/E L	EL;N/E L	EL;N/E L	%										
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2		%	EL	EL			EL											
Umsatz in der Höhe der taxonomiefähigen, aber ökologisch nicht nachhaltigen Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		8 652	56 %	56 %															
A. Umsatz der taxonomiefähigen Tätigkeiten (A.1+A.2)		15 397	99 %	99 %															
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Umsatz von Tätigkeiten, die nicht taxonomiefähig sind (B)		175	1 %																
Gesamt (A + B)		15 572	100 %																

Abkürzungen: J = Ja, N = Nein, EL = taxonomiefähig (eligible), N/EL = nicht taxonomiefähig (not eligible), E = ermöglichende Tätigkeit (enabling activity), T = Übergangstätigkeit (transitional activity), NA = nicht zutreffend (not applicable).



Kontextbezogene Informationen

in Mio. CZK	Taxonomiekonformität	Taxonomiefähigkeit
Umsatzerlöse aus dem Güterverkehr	6 745	7 209
Sonstige Umsatzerlöse aus Güterverkehr	0	924
Sonstige Umsatzerlöse aus Haupttätigkeit	0	165
Erträge aus Vermietung	0	353
Gesamtumsatz	6 745	8 652

Taxonomiekonform sind nur die Umsatzerlöse aus der Beförderung von Gütern in der Tschechischen Republik in elektrischer Traktion, nicht aber die Beförderung fossiler Brennstoffe. Der Rest der Beförderungsumsatzerlöse wird 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.

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 den Auftragnehmer, der die Tätigkeiten auslagert, 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.

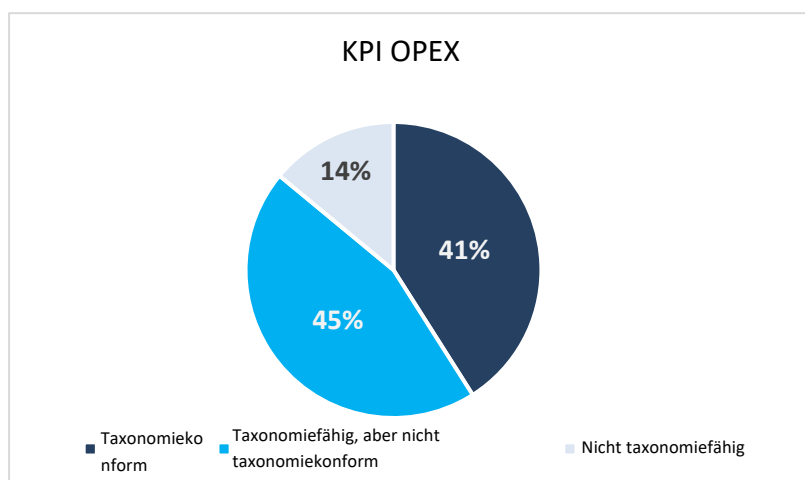
Nach der Taxonomie gehören zu den Betriebskosten nicht die Kosten, die mit dem täglichen Betrieb der langfristigen materiellen Wirtschaftsgüter und dem Schienengüterverkehr selbst zusammenhängen, d. h. Energie- und Kraftstoffverbrauch, Kosten für das Betriebspersonal oder Gemeinkosten.

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 des OPEX wurde der Anteil der Leistungen, der für den Transport fossiler Brennstoffe oder die unabhängige Traktion verwendet wird, von den taxonomiefähigen Ausgaben ausgeschlossen.

Haushaltsjahr N	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						Kriterien des DNSH-Prinzips („verursacht keinen erheblichen Schaden“)							
Wirtschaftliche Tätigkeiten (1)	Code (a) (2)	Betriebskosten (3)	Anteil an den Betriebskosten, Jahr N (4)	Klimawandel Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Verschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimawandel Risikominderung (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Verschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutzmaßnahmen (17)	Kategorie „ermöglichende Tätigkeit – E“ (19)	Kategorie „Übergangstätigkeit – T“ (20)
Text		Mio. CZK		J	J	N	N	N	J/N	J/N	NA	J/N	J/N	NA	J/N	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
A.1 Umweltverträgliche Tätigkeiten (taxonomiekonform)																	
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	736	41 %						J	J	NA	J	J	NA	J		
Betriebskosten für ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)			%	%	%	%	%	%									
Davon ermöglichende Tätigkeiten		736	100 %	100 %					J	J	NA	J	J	NA	J	E	
Davon Übergangstätigkeiten			0	0													T
A.2 Taxonomiefähige Tätigkeiten, die aber nicht ökologisch nachhaltig sind (nicht taxonomiekonform)																	
				EL; N/EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL									
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2		%	EL	EL			EL									
Taxonomiefähige Betriebskosten, aber keine ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform (A.2))		802	45 %	45 %													
A. Betriebskosten des Tages im Rahmen der taxonomiefähigen Tätigkeiten (A.1+A.2)		1 538	86 %	86 %													
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																	
OPEX-Taxonomie – nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)		242	14 %														
Vollständig		1 780	100 %														

Abkürzungen: J = Ja, N = Nein, EL = taxonomiefähig (eligible), N/EL = nicht taxonomiefähig (not eligible), E = ermöglichende Tätigkeit (enabling activity), T = Übergangstätigkeit (transitional activity), NA = nicht zutreffend (not applicable).



Kontextbezogene Informationen

in Mio. CZK	Taxonomiekonformität	Taxonomiefähigkeit
kurzfristige Leasings	81	295
externe Reparatur und Wartung von Anlagegütern	140	157
interne Reparaturen von Anlagegütern	515	350
insgesamt OPEX	736	802

Taxonomiekonform sind nur die Leistungen aus dem Gütertransport in der Tschechischen Republik in elektrischer Traktion, ohne den Transport fossiler Brennstoffe und die damit verbundenen kurzfristigen Mieten und Kosten für externe und interne Reparaturen von Anlagegütern. Die übrigen damit verbundenen Betriebskosten sind taxonomiefähig.

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 taxonomiefähig sind:

- Investitionen im Zusammenhang mit Vermögenswerten oder Prozessen, die mit den taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind („Kategorie a“), wobei die Investitionen hauptsächlich in folgende Bereiche fließen:
 - Güterwagen und Lokomotiven, einschließlich ihrer Modernisierung und Instandhaltung, sowie Investitionen in SOKV oder Betriebs- und Geschäftsinformationssysteme.

- Wir erfassen keine Ausgaben, 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 taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten sowie Einzelmaßnahmen, die es ermöglichen, bestimmte Zieltätigkeiten kohlenstoffarm zu machen oder zur Verringerung der Treibhausgase beizutragen („Kategorie c“). Zu dieser Kategorie gehören in erster Linie:
 - Implementierung des Europäischen Zugsicherungssystems (ETCS) auf Lokomotiven,

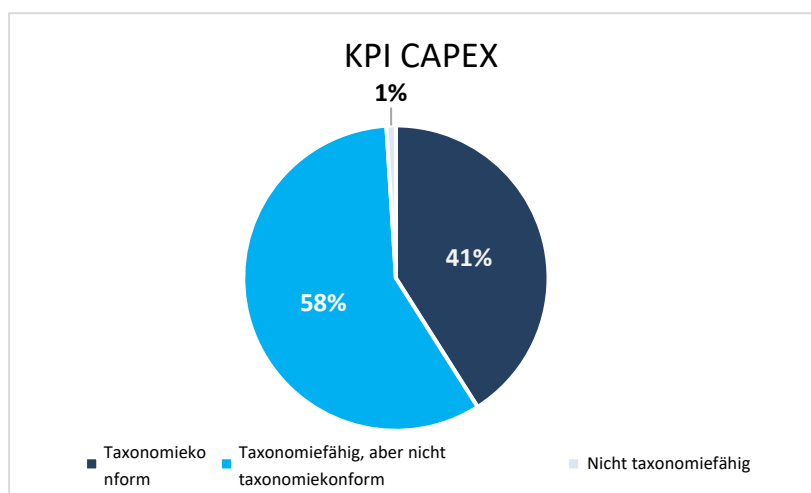
Investitionsausgaben sind ebenfalls taxonomiefähig, wenn die erworbene Leistung der Beschreibung der betreffenden Wirtschaftstätigkeit entspricht.

Taxonomiekonformer CAPEX steht für Investitionsausgaben, bereinigt um den Anteil der Produktion, der im Transport mit fossilen Brennstoffen oder in unabhängiger Traktion oder im Ausland realisiert wird.

Die Gesamtwerte des CAPEX können mit dem Erwerb von Vermögenswerten in unseren Erläuterungen zu den konsolidierten Jahresabschlüssen abzüglich der Begleichung der in den Vorjahren gezahlten Vorauszahlungen abgestimmt werden.

Haushaltsjahr N	Jahr			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					Kriterien des DNSH-Prinzips („verursacht keinen erheblichen Schaden“)									
Wirtschaftliche Tätigkeiten (1)	Code (a) (2)	Kapitalausgaben (3)	Anteil an den Kapitalausgaben, Jahr N (4)	Eindämmung des Klimawandels (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Verschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt	Eindämmung des Klimawandels (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Verschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutzmaßnahmen (17)	Kategorie "ermöglichende Tätigkeit – E" (19)	Kategorie „Übergangstätigkeit – T“ (20)
Text		Mio. CZK	%	J	J	N	N	N	N	J/N	J/N	NA	J/N	J/N	NA	J/N	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
A.1 Umweltverträgliche Tätigkeiten (taxonomiekonform)																		
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2	1882	38 %	38 %						J	J	NA	J	J	NA	J	E	
Schienerverkehrsinfrastruktur	6.14	153	3 %	3 %						J	J	J	J	J	J	J	E	
Investitionskosten für ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform (A.1))			%	%	%	%	%	%	%									
Davon ermöglichende Tätigkeiten		2035	100 %	100 %						J	J	J	J	J	J	J	E	
Davon Übergangstätigkeiten			0	0 %														T
A.2 Taxonomiefähige Tätigkeiten, die aber nicht ökologisch nachhaltig sind (nicht taxonomiekonform)																		
				E;N/EL	E;N/EL	E;N/EL	E;N/EL	E;N/EL	%									
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	6.2		%	EL	EL				EL									
Taxonomiefähige Kapitalausgaben, die aber keine ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten sind (nicht taxonomiefähig) (A.2)		2 897	58 %	58 %														
A. Kapitalausgaben in Höhe von taxonomiefähigen Tätigkeiten (A.1+A.2)		4 933	99 %	99 %														
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
Kapitalausgaben für Tätigkeiten, die nicht taxonomiefähig sind (B)		28	1 %															
Gesamt (A+B)		4 961	100 %															

Abkürzungen: J = Ja, N = Nein, EL = taxonomiefähig (eligible), N/EL = nicht taxonomiefähig (not eligible), E = ermöglichende Tätigkeit (enabling activity), T = Übergangstätigkeit (transitional activity), NA = nicht zutreffend (not applicable).



Kontextbezogene Informationen

in Mio. CZK	Taxonomiekonformität	Taxonomiefähigkeit
Erwerb, Modernisierung von Komponenten, Reparaturen und Güterwagen und Lokomotiven	1 626	2 539
Bauinvestitionen	31	21
IT	39	34
sonstige Investitionen	9	69
IFRS 16	330	233
CAPEX insgesamt	2 035	2 897

Taxonomiekonform sind nur die Leistungen aus dem Gütertransport in der Tschechischen Republik in elektrischer Traktion, ohne den Transport von fossilen Brennstoffen und die damit verbundenen Investitionen in Güterwagen und Lokomotiven, Gebäude, Informationssysteme und andere Vermögenswerte, einschließlich Leasings, die die Parameter von IFRS 16 erfüllen. Der Rest des CAPEX im Zusammenhang mit Schienengüterverkehr oder Signalanlagen für den Schienenverkehr ist taxonomiefähig.

Der CAPEX-Plan für die Zwecke der Taxonomie ist in der ČD Cargo nicht implementiert.

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 zur Eindämmung des Klimawandels

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, Unterthema SBM-3.

Klimarisiken

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. Die Anfälligkeitsanalyse zeigte, 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 physischen Klimarisiken ein wesentliches Risiko darstellt.

Übergangsrisiken

Bei der Anfälligkeitsanalyse wurde nur ein potenziell wesentliches Übergangsrisiko ermittelt. Es handelt sich um das Risiko von „Zwangsinvestitionen, die das Unternehmen in naher Zukunft tätigen muss, um auf dem Güterverkehrsmarkt wettbewerbsfähig bleiben zu können“. 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 des Projekts „ESG-Klimarisiken für ČD Cargo, a.s.“ in der Periode zwischen Mai und Dezember 2024 durchgeführt.

Physische Risiken

Im Rahmen der Szenarioanalyse führte die ČD Cargo eine vollständige Prüfung aller physischen Klima- und Übergangsrisiken durch (mit Ausnahme des speziellen Ansatzes für Hochwasser). Darüber hinaus deckte die ČD Cargo alle eigenen Immobilien und andere für ihre Tätigkeit wichtige Immobilien. Insbesondere deckt die Klimarisikoanalyse nicht direkt die Eisenbahninfrastruktur ab, die sich nicht im Besitz der Gesellschaft befindet. Nach den aktuell vorliegenden Informationen wird die Analyse der Eisenbahninfrastruktur von ihrem Eigentümer, d. h. der Eisenbahnverwaltung, erstellt. Die Ergebnisse dieser Analyse werden bei der Veröffentlichung durch die Eisenbahnverwaltung berücksichtigt.

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. 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

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 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:

- der kurzfristige Horizont umfasst 6 Jahre, bis 2030
- der mittelfristige Horizont umfasst 16 Jahre, bis 2040
- der langfristige Zeithorizont beträgt 26 Jahre mit der Verlängerung 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. 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:

- höhere Bepreisung von Treibhausgasemissionen
- verstärkte Emissionsberichterstattungspflichten
- Mandate und Regulierung in Bezug auf bestehende Produkte und Dienstleistungen
- Mandate und Regulierung in Bezug auf bestehende Produktionsverfahren
- Gefahr von Rechtsstreitigkeiten
- Unsicherheit in Bezug auf Marktsignale
- Änderung des Verbraucherverhaltens
- 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, so dass das Risiko eines Anstiegs der Rohstoffpreise nicht in die Analyse der Stahlpreise einfließt.

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.

Der Schienengüterverkehr ist von der ETS2 ausgenommen, so dass mittelfristig kein großer Anstieg der Kraftstoffpreise zu erwarten ist, 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.

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 die für jedes Cluster spezifischen geografischen Koordinaten und Informationen über die in den Clustern ausgeübten wirtschaftlichen Aktivitäten sind.

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.

Die Risiken von Stürmen und Hochwasser wurden auf der Grundlage einer Verwundbarkeitsanalyse als potenziell bedeutend für die ČD Cargo bewertet. Die durchgeführten Risikoberechnungen kommen jedoch zu dem Schluss, dass die Risiken für die Gesellschaft unwesentlich sind. Die Ergebnisse der physikalischen Risikoanalyse für alle 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	NEIN	Bodendegradation	NEIN

Klassifizierung von Klimagefahren (Quelle: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2021/2139 DER KOMMISSION)							
					Hydrologie		
	Temperaturvariabilität	NEIN			Versauerung der Ozeane	NEIN	Bodenerosion
	Abtauen von Permafrost	NEIN			Salzwasserintrusion	NEIN	Solifluktion
					Anstieg des Meeresspiegels	NEIN	
					Wasserknappheit	NEIN	
Akut	Hitzewelle	NEIN	Zyklon, Hurrikan, Taifun	NEIN	Dürre	NEIN	Lawine
	Kältewelle / Frost	NEIN	Sturm (einschließlich Schnee-, Staub- und Sandstürme)	NEIN	Starke Niederschläge (Regen, Hagel, Schnee/Eis)	NEIN	Erdrutsch
	Wald- und Flächenbrände	NEIN	Tornado	NEIN	Hochwasser (Küsten-, Flusshochwasser, pluviales Hochwasser, Grundhochwasser)	NEIN	Bodenabsenkung
					Überlaufen von Gletscherseen	NEIN	

Übergangsrisiken

Die Resilienzanalyse der ČD Cargo hat in Übereinstimmung mit dem Klimaszenario Net Zero bis 2050 alle Risiken des Übergangs von ESRS E1 zu 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.



Das einzige wesentliche Risiko ist das mit den Investitionen verbundene Risiko. Die ČD Cargo, a.s., steht vor mehreren bedeutenden Investitionsherausforderungen, die notwendig sind, um die zukünftigen regulatorischen Anforderungen zu erfüllen und ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt zu erhalten. Einer der wichtigsten Faktoren ist die Einführung des Europäischen Zugsicherungssystems (ETCS), das zur Gewährleistung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr erforderlich ist. Die Investitionen in dieses System werden bis 2030 auf 2 Milliarden CZK geschätzt. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Umstellung auf den Wechselstrom, die bis 2030 Investitionen in Lokomotiven in Höhe von 850 Millionen CZK erfordert. 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. Die erforderlichen Investitionen werden in einem kurzfristigen Horizont konzentriert, da die Gesellschaft daran arbeitet, die Einhaltung der kommenden Vorschriften und eine günstige Position auf dem künftigen Markt sicherzustellen. Die mit diesen Investitionen verbundenen Kosten, insbesondere die Einführung neuer Technologien und alternativer Kraftstoffe, stellen ein kurzfristig wesentliches Risiko dar. Darüber hinaus ist das Risiko einer erfolgreichen Einführung dieser Technologien zwar hoch, aber ein wesentlicher Bestandteil der Strategie der Gesellschaft, um ihre Marktposition zu halten und künftige Emissionsstandards zu erfüllen. Kurzfristig geht es daher darum, die erfolgreiche Einführung und Erprobung dieser Technologien sicherzustellen.

Das Unternehmen ist sich der wachsenden Notwendigkeit bewusst, 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. Die Gesellschaft ist sich des Risikos bewusst, das sich aus dem raschen Rückgang der Lieferungen von Kohle, Stahl und petrochemischen Rohstoffen ergibt, und plant, dieses Risiko durch eine Änderung des Rohstoffmixes zu mindern. Dies wird in der Unternehmensstrategie berücksichtigt und die ČD Cargo sieht die Möglichkeit der Substitution bei der Beförderung von Biomasse, Holzschnitzeln oder Abfällen. Die Ergebnisse sind wieder in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben.

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	NEIN	Veränderungen der Verbraucherpräferenzen	NEIN
Verstärkte Emissionsbericht erstattungspflichten	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 Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umwelt

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 31.263 tCO₂e zu den gesamten Kohlendioxidäquivalent-Emissionen beitrug. Der zweitwichtigste Posten ist der Verbrauch von Erdgas für die Gebäudeheizung. Dies entspricht 5 932 MWh im Jahr 2024, was einem Emissionswert von 1 193 tCO₂e entspricht.



Bei den indirekten Emissionen ist die wichtigste Quelle der Stromverbrauch für den Antriebsstrang, der nach der marktbasierten Methode 174 902 tCO₂e und nach der standortbasierten Methode 137 373 tCO₂e beiträgt. Ein weiterer wichtiger Scope-2-Posten ist der Stromverbrauch in Gebäuden, der nach der marktbasierten Methode mit 5 564 tCO₂e und nach der standortbasierten Methode mit 4 989 tCO₂e zu den Gesamtemissionen beitrug. Der drittwichtigste Posten in Scope 2 sind die Emissionen aus Fernwärme, die sich im Jahr 2024 auf 4 283 tCO₂e belaufen.

Bei Scope 3 ist die wichtigste Kategorie Scope 3.2 Investitionsgüter, die nach der marktbasierten Methode 79 835 tCO₂e zu den Gesamtemissionen beitrug. Der zweitwichtigste Posten in der ČD Cargo Gruppe war die Kategorie Scope 3.1 Eingekaufte Waren und Dienstleistungen, die 60 330 tCO₂e zu den Gesamtemissionen nach der marktbasierten Methode beitrug. Der drittwichtigste Posten waren Emissionen aus Brennstoffen und Energie, die nicht in den Bereichen 1 und 2 enthalten sind. Diese erreichen nach der marktbasierten Methode 49 144 tCO₂e im Jahr 2024. Die viertwichtigste Kategorie innerhalb von Scope 3 sind nachgelagerte geleaste Vermögenswerte, die im Berichtszeitraum 16 094 tCO₂e erreichten.

Trotz der oben erwähnten Umweltfreundlichkeit des Schienengüterverkehrs unternimmt die ČD Cargo Schritte zur Reduzierung der Emissionen mit dem Ziel, den Klimawandel abzuschwächen. Im Jahr 2024 wurde im Rahmen der Nachhaltigkeitszielsetzung ein strategisches Ziel "Reduzierung der CO₂-Emissionen" festgelegt, in den 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
- Verringerung der Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Traktion
- Emissionen aus dem Energieverbrauch in den Gebäuden verringern
- Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Pkw- und Nutzfahrzeugflotte verringern
- Emissionen in Scope 3 optimieren

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 eigentlichen betrieblichen Aktivitäten werden in Abschnitt E1 – Ergebnisse der Resilienzanalyse, einschließlich der Ergebnisse der Szenarioanalyse, ausführlicher beschrieben.

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

Das Konzept enthält Anforderungen, die sich aus der geltenden tschechischen Gesetzgebung ergeben, aber auch Verpflichtungen der ČD Cargo, die für den Betrieb eines wettbewerbsfähigen und prosperierenden Unternehmens erforderlich sind. Das Konzept gilt für die gesamte Gruppe ČD Cargo, wobei die Muttergesellschaft, einschließlich ihrer Tochtergesellschaften, das Konzept ohne Vorbehalt anwendet. Die Tochtergesellschaften erfüllen immer mindestens das gesetzliche Minimum. Die ČD Cargo beabsichtigt, in den kommenden Jahren alle diesbezüglichen Maßnahmen bei ihren Tochtergesellschaften zu überprüfen. Die in diesem Teil der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten 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 CO₂-Emissionen“, die darauf abzielt, die CO₂-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 CO₂-Fußabdruck der ČD Cargo Gruppe in Übereinstimmung mit den ESRS-Standards. Darüber hinaus wurden auch wesentliche IROs aus dem Bereich E, die keine Überschneidung mit den ESRS-Standards hatten, in die Richtlinie aufgenommen.

Für die Erfüllung der Verpflichtungen im Rahmen des strategischen Ziels „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ sind zwei Mitglieder des Vorstands der ČD Cargo verantwortlich. Konkret ist der Vorstandsvorsitzende des Unternehmens für die Maßnahmen im Bereich „Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr“ zuständig. Für die verbleibenden zwei Maßnahmen ist das Vorstandsmitglied zuständig, das für den Bereich Handel verantwortlich ist. Bei den Verpflichtungen im Rahmen des strategischen Ziels „Reduzierung der CO₂-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.

Zusätzlich zu den oben genannten strategischen Zielen führt die ČD Cargo die folgenden Konzepte auf, die mit den strategischen Zielen zusammenhängen und auf diesen basieren.



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 sind die Rahmenbedingungen 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 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.

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.

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). Diese machte laut Angaben der ČD Cargo im Jahr 2023 rund 8 % des Stromverbrauchs aus. Nach der Modernisierung des Schienennetzes ist das Potenzial sogar noch etwas höher. Die Umstellung des Stromnetzes auf Wechselstrom, die die Bahnverwaltung vorbereitet, wird sich ebenfalls positiv auf die CO₂-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 oder die Anschaffung einer emissionsfreien Variante von Traktionskraftstoff – HVO, der in den modernen Diesellokomotiven des Unternehmens getankt werden kann.

Energieverbrauch in Gebäuden

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. Die ČD Cargo versucht, diese Gebäudeparameter schrittweise zu verbessern, indem sie in die Isolierung, den Austausch von Dächern, Füllungen, Beleuchtungs- und Heizungssystemen investiert, was zu Einsparungen beim Energieverbrauch führt. 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 Januar 2024 wurde das erste PV-Kraftwerk innerhalb der ČD Cargo Gruppe bei der Tochtergesellschaft ČD Cargo Ungarn installiert. Seine erwartete Leistung beträgt 1 016 kWh/Monat. Derzeit laufen die Vorbereitungen (Bauverfahren) für den Bau von Photovoltaik-Kraftwerken zur Eigenproduktion von Energie aus erneuerbaren Quellen an ausgewählten Standorten der Muttergesellschaft ČD Cargo, a. s. Die erwartete Gesamtleistung der PV-Anlage beträgt ca. 510 kWp, was dazu beitragen wird, einen Teil des Stromverbrauchs für die Reparaturarbeiten in den einzelnen Reparaturzentren zu decken. Die eigentliche Realisierung der Photovoltaik-Kraftwerke und deren Inbetriebnahme ist für 2025 und 2026 geplant.

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.

Als Reaktion auf das zu erwartende Verbot des Verkaufs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren plant die ČD Cargo ab Mitte 2026 im Rahmen der Flottenerneuerung die Anschaffung von elektrischen Personen- und Nutzfahrzeugen. 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 handelt es sich um Fahrzeuge, die bis zu 150-200 km pro Tag fahren und außerhalb der normalen Arbeitszeiten an einem Ort geparkt werden, an dem Ladestationen (Wallboxen) eingerichtet werden. Mit der Installation von Ladestationen wird früher als geplant im Jahr 2025 begonnen.

Der Kohlenstoff-Fußabdruck der Gesellschaft

Die ČD Cargo ist ein wichtiger Schienengüterverkehrsträger in der Tschechischen Republik und in Europa und kann daher zur Verringerung des CO₂-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 CO₂-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 Klimakzepten

Die strategischen Ziele „Senkung der CO₂-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. Eine Liste der wichtigsten Maßnahmen, die 2024 im Rahmen der strategischen Ziele „Verringerung der CO₂-Emissionen“ und „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ festgelegt wurden, findet sich weiter unten in diesem Abschnitt. Da die strategischen Ziele und Teilmaßnahmen im Jahr 2024 festgelegt wurden, wird der Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025 über den Fortschritt der veröffentlichten Ziele und Maßnahmen informieren.

Ausgaben für Maßnahmen der Gesellschaft

Die Erreichung der strategischen Klimaschutzziele wird in Zukunft operative und investive Ausgaben erfordern. Im Falle des Ziels der Verringerung des Kohlenstoff-Fußabdrucks können wir sie zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen, da sie sich erst auf die festgelegte Dekarbonisierungsstrategie stützen werden. Für das Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ geht die ČD Cargo von der folgenden Höhe der zukünftigen Ausgaben für einzelne 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.

Liste der Maßnahmen

Die einzelnen Maßnahmen zu den strategischen Zielen „Verringerung der CO₂-Emissionen“ und „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ und deren Unterziele sind nachfolgend aufgeführt.

Verringerung der CO₂-Emissionen

Maßnahme: Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Bahnstrom

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- Modernisierung der Lokomotivflotte, um eine Wiederherstellung 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

Maßnahme: Verringerung der Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Traktion

Schritte zur Erfüllung der Maßnahmen:

- die Leistung von Diesellokomotiven auf elektrifizierten Strecken zu ersetzen, um Doppellokomotiven zu erwerben und die Leistung der elektrischen Traktion im Zusammenhang mit der Elektrifizierung von Strecken zu maximieren
- Modernisierung des Fuhrparks an Diesellokomotiven
- einen Anteil an grünem HVO-Kraftstoff einkaufen
- 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.

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

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

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

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 „Reduktion der CO₂-Emissionen“, sondern nur für das Ziel „Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein“ an. Die oben genannten strategischen Ziele und ihre Maßnahmen basieren auf dem internen Dokument „Strategie für das Management der wesentlichen Nachhaltigkeitsfragen der ČD Cargo bis 2030“, das vom Vorstand der Gesellschaft am 5. November 2024 genehmigt wurde.

Zielwerte:

- Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein
 - Beteiligung an der Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik durch emissionsarmen Güterverkehr – 20 % Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene (in Nettotonnenkilometern)
 - Ausweitung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Markterfordernissen – Wird nach der ersten Berechnung abgeschlossen, aber wir erwarten eine kontinuierliche Verbesserung der Indikatoren
 - Kundenfreundlicher Ansatz – Min. 50 % Anteil am inländischen Verkehrsmarkt

Die Ziele beziehen sich auf den Zeitraum 2024-2030.



Bezugsjahr 2024

Das Jahr 2024 ist das Basisjahr, und innerhalb dieses Jahres werden die folgenden Bezugswerte festgelegt, an denen die Fortschritte gemessen werden. Die Zielwerte werden im nächsten Zeitraum im Rahmen der Dekarbonisierungsstrategie festgelegt.

- Verringerung der CO₂-Emissionen
 - Verringerung der Emissionen aus dem Verbrauch von Bahnstrom: 7,6 tCO₂e²/Tsd. Zugkilometer
 - Verringerung der Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch der Traktion: 1,4 tCO₂e¹/Tsd. Zugkilometer
 - Verringerung der Emissionen aus dem Energieverbrauch von Gebäuden: 11 071 tCO₂e¹
 - Verringerung der Emissionen aus dem Kraftstoffverbrauch der Pkw- und Nutzfahrzeugflotte: 839 tCO₂e³
 - Optimierung der Emissionen in Scope 3: 214 424 tCO₂e
- Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein
 - Beteiligung an der Umsetzung der staatlichen Verkehrspolitik durch einen emissionsarmen Güterverkehr – Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichts lagen keine Daten für das Jahr 2024 vor, daher werden Daten für das Jahr 2023 verwendet, in dem der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene 18,2 % der gesamten Verkehrsleistung in der Tschechischen Republik betrug (in Millionen Tonnenkilometern).
 - Ausweitung des Angebots an emissionsarmen Verkehrsmitteln entsprechend den Marktanforderungen:
 - Der taxonomiekonforme Umsatzanteil: 43 %
 - Der taxonomiekonforme CAPEX-Anteil: 41 %
 - Pro-Kunden-Ansatz – Marktanteil von ČD Cargo in der Tschechischen Republik betrug 51 % im Jahr 2024

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

² Berechnet nach der marktbasierten Methode

³ Berechnet nach der marktbasierten Methode



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 Personen Leistungsindikatoren, die sich in KPIs widerspiegeln. 2024 ist das Jahr, in dem die Teilziele festgelegt wurden, und daher wird über die Leistung der veröffentlichten Ziele im Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025 berichtet werden. Das strategische Ziel „Verringerung der CO₂-Emissionen“ und seine Teilmaßnahmen können in Zukunft in Bezug auf andere damit verbundene nationale oder europäische Rahmenpolitiken und damit verbundene ESG-Gesetze, die sich direkt oder indirekt auf die ČD Cargo auswirken, neu bewertet werden. Für dieses Ziel werden die KPIs fertiggestellt, sobald die Dekarbonisierungsstrategie und die Ziele für 2030 festgelegt sind.

E1-5 Energieverbrauch und Energiemix

Die nachstehende Tabelle zeigt den Gesamtenergieverbrauch der ČD Cargo Gruppe im Jahr 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.

Energieverbrauch und Energiemix (E1-5)	ČD Cargo Konsolidierung
1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen (MWh)	76,35
2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen (MWh)	130 039,31
3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas (MWh)	5 941,76
4) Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen (MWh)	0,00
5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus fossilen Quellen (MWh)	181 085,75
6) Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen (MWh) (berechnet als Summe der Zeilen 1 bis 5)	317 143,16
Anteil der fossilen Brennstoffe am Gesamtenergieverbrauch (%)	69,14 %
7) Kernenergieverbrauch (MWh)	95 398,04
Anteil des Gesamtenergieverbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (%)	20,80 %
8) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen (MWh)	46 138,95
9) Gesamtverbrauch an erneuerbarer Energie (MWh) (entspricht der Zeile 8)	46 138,95
Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch (%)	10,06 %
Gesamtenergieverbrauch (MWh) (berechnet als Summe der Zeilen 6, 7 und 9)	458 680,15

Der Verbrauch von Brennstoffen aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse und der Verbrauch von Energie aus erneuerbaren Quellen, die nicht aus Brennstoffen stammen und vom Unternehmen selbst erzeugt werden (MWh), ist für die ČD Cargo nicht relevant. Der erste Punkt ist nicht relevant, da die ČD Cargo keine Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen (Biokraftstoffe, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen) verwendet. Der zweite Punkt ist irrelevant, da die Gruppe ČD Cargo keine



Energie aus Nicht-Brennstoffquellen erzeugt. Für 2025 ist die Installation von Photovoltaikanlagen geplant, danach wird es relevant sein.

Rückgewinnung

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 in MWh
Rückgewinnung – Tschechische Republik	2 712,82
Rückgewinnung – Österreich	3 224,38
Rückgewinnung – Deutschland	6 120,71

Die Energieintensität auf der Basis der Nettoerträge im Jahr 2024 beträgt 29,5 MWh/Mio. CZK4.

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 dem Auditplan werden die verantwortlichen Personen der Muttergesellschaft und der Tochtergesellschaften (siehe Abschnitt „Unternehmensführung“) kontaktiert, um die Vervollständigung der Eingabedatenstruktur für Scope 1, 2 und 3 zu verlangen
- 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 Logikprüfung und eventuelle Korrekturen.
- Die Eingabedaten werden nach der internen Kontrolle mit der Muttergesellschaft geteilt und dem Ersteller – Výzkumný Ústav Železniční, a.s. – zur Verfügung gestellt, der in Zusammenarbeit mit CI3, s.r.o., den Inventarbericht und die Dokumente für die geforderte Struktur der nichtfinanziellen Berichterstattung im Bereich des Carbon Footprints erstellt.

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 (CO₂e) angegeben und wurden nach der aktuellen IPCC AR6-Methode umgerechnet.

⁴ Der konsolidierte Nettoumsatz kann auf unseren Konzernabschluss abgestimmt werden, siehe konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung (Zeile Umsatzerlöse)



- 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 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 sowie Emissionen aus Schweißarbeiten, betrieblicher Abwasserbehandlung in eigener Abwasserkläranlagen und Klimaanlage. 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.

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. In der Kategorie Scope 2 wurden im Jahr 2024 keine Herkunftsnachweise für erneuerbare Energien eingekauft.

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.

- Mit Ausnahme der Kategorie 3.3, die auf dem Energie- und Kraftstoffverbrauch basiert, wurde eine monetäre Methode auf der Grundlage von Rechnungen oder einer Neuberechnung nach der Anzahl der geleaste Lokomotiven oder der Anzahl der Mitarbeiter angewandt, da detailliertere Daten zu den Emissionen aus gekauften Produkten und Dienstleistungen innerhalb unserer Wertschöpfungskette nicht verfügbar waren.

THG-Bruttoemissionen (E1-6)	ČD Cargo Gruppe
	2024
Scope 1 tCO₂e-Emissionen	33 815,06
Scope 2 Emissionen nach market-based tCO₂e	184 751,22
Scope 2 Emissionen nach location-based tCO₂e	146 646,26
Scope 3 Emissionen nach market-based tCO₂e	214 423,85
3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen tCO ₂ e	60 329,56
3.2 Kapitalgüter tCO ₂ e	79 834,82
3.3 Sonstiger Brennstoff- und Energieverbrauch (nicht in S1 oder S2 enthalten) tCO ₂ e	49 143,92
3.5 Emissionen aus der Abfallbehandlung oder Abwasserreinigung tCO ₂ e	372,35
3.6 Geschäftsreisen tCO ₂ e	1 335,03
3.7 Pendelnde Arbeitnehmer tCO ₂ e	7 314,43
3.13 Geleaste Aktiva (downstream) tCO ₂ e	16 093,74
Gesamtbruttoemissionen Scope 1,2,3 auf Marktbasis tCO₂e	432 990,13
Gesamtbruttoemissionen Scope 1,2,3 auf Standortbasis tCO₂e	393 234,81

Im Einklang mit der ČD Gruppe berichtet die ČD Cargo über Scope 3 Emissionen nach der marktbasierten Methode. Die Emissionswerte nach der marktbasierten Methode werden weiterhin für alle Indikatoren verwendet, mit denen die ČD Cargo im Nachhaltigkeitsbericht für Scope 3 arbeitet. Zum Beispiel die Maßnahme „Optimierung der Scope-3-Emissionen“ im Rahmen des strategischen Ziels „Verringerung der CO₂-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.

Die Gesamtemissionsintensität für 2024 beträgt 27,8 tCO₂e/Mio. CZK nach der marktbasierten Methode und 25,3 tCO₂e/Mio. CZK nach der standortbezogenen Methode 5.

⁵ Der konsolidierte Nettoumsatz kann auf unseren Konzernabschluss abgestimmt werden, siehe konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung (Zeile Umsatzerlöse)



E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, die durch Kohlenstoffzertifikate finanziert werden

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 CO₂-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.

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

Gemäß Anhang C, ESRS 1, verzichtet die ČD Cargo im ersten Jahr des Nachhaltigkeitsberichts auf die im ESRS E1-9 vorgeschriebenen Informationen.

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 Unterthema IRO-1 zu finden.

E5-1 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaftspolitik

Der Direktor der Abteilung Fahrzeuginstandhaltung und -reparatur ist für die Umsetzung der in der Politik festgelegten Verpflichtungen in Bezug auf Reparatur und Umweltschutz verantwortlich.

Detaillierte Verfahren für die Instandhaltung sind auch in den internen Normen KVs1-B-2009 und KVs-21-B-2018 festgelegt, um die Lebensdauer der Fahrzeuge zu verlängern und ein hohes Maß an Sicherheit und Zuverlässigkeit bei geringem Materialeinsatz zu gewährleisten. Das Instandhaltungssystem wird unter Nutzung der Erfahrungen und Erkenntnisse aus der technologischen Entwicklung in diesem Bereich ständig verbessert. 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.



Die erwähnte Politik enthält Anforderungen, die sich aus der geltenden tschechischen Gesetzgebung ergeben, aber auch Verpflichtungen der ČD Cargo, die für den Betrieb eines wettbewerbsfähigen und prosperierenden Unternehmens notwendig sind. Das Konzept gilt für die gesamte Gruppe ČD Cargo, wobei die Muttergesellschaft, einschließlich ihrer Tochtergesellschaften, das Konzept ohne Vorbehalt anwendet. Die Tochtergesellschaften erfüllen immer mindestens das gesetzliche Minimum. Die ČD Cargo beabsichtigt, in den kommenden Jahren die Revision der eventuellen zusammenhängenden Konzepte bei ihren Tochtergesellschaften durchzuführen. Die in diesem Teil der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten quantitativen Daten beziehen sich auf die gesamte ČD Cargo Gruppe.

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 Abfallbewirtschaftung und deren Optimierung festlegt. Die interne Norm (IN) beschreibt in allgemeiner Form die Verpflichtungen bei der Abfallbewirtschaftung, die sich aus dem Gesetz Nr. 541/2020 GBl., über Abfälle ergeben, so dass sie mit den Anforderungen für die Aufstellung einer Abfallhierarchie im 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 Ökologen der ČD Cargo führen mit Hilfe des Informationssystems EIS PRO-W ein laufendes Abfallregister, aus dem gemäß dem Abfallgesetz über die Software EIS PRO-W jährliche Berichte an ISPOP gesendet werden. 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 Abfallbewirtschaftungshierarchie ist in Abschnitt 3 des Gesetzes Nr. 541/2020 GBl. über Abfälle dargelegt und betrifft die Abfallverarbeiter. Die ČD Cargo ist kein Abfallverarbeiter und ihre Möglichkeiten zur Beeinflussung des Abfallaufkommens sind im Reparaturgewerbe sehr begrenzt.



Die ČD Cargo verlangt die Vorlage von Zertifikaten nach ISO 14001 und 9001 sowie von Genehmigungen für die Sammlung und Entsorgung von produzierten Abfällen, die von staatlichen Verwaltungsbehörden bei Ausschreibungen für die Abfallwirtschaft erteilt werden. Bei neu durchgeführten Ausschreibungen wird die ČD Cargo Informationen über die nachfolgende Behandlung und Bewirtschaftung der Abfälle des Lieferanten 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 sicherstellt, gewährleistet ein hohes Maß an Sicherheit und Zuverlässigkeit mit dem Ziel der Minimierung des Materialeinsatzes. Die Fahrzeuge werden in bestimmten Zeit- und Laufleistungsintervallen überprüft, um die zu ersetzende 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 Überholung von Teilen so weit wie möglich genutzt. Detaillierte Wartungsverfahren sind in den internen Normen KVs1-B-2009, KVs-5-B-ČD CARGO-CZ und KVs-21-B-2018 festgelegt. Das Instandhaltungssystem wird unter Nutzung der Erfahrungen und Erkenntnisse aus der technologischen Entwicklung in diesem Bereich ständig verbessert. Zum Beispiel durch die Einführung eines Schmiermittels von höherer Qualität oder eines Radsatzes mit längerer Lebensdauer u. ä.

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. Im Bereich der materiellen Wiederverwendung befassen wir 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. Im Bereich der Abfallwirtschaft spiegeln die derzeitigen internen Verfahren die Gesetzgebung vollständig wider. Im Falle von Änderungen der Gesetzgebung und anderer äußerer oder innerer Bedingungen wird die ČD Cargo auf die Situation reagieren.

Soweit möglich, werden für den Ersatz von Teilen überholte Teile verwendet. Die Überholung führt die ČD Cargo entweder im Rahmen ihrer eigenen Reparaturkapazitäten durch (bei Teilen, bei denen eine Überholung aufgrund der technologischen Komplexität möglich ist, im Rahmen der Kapazitäten der ČD Cargo und des fachkundigen Personals). In anderen Fällen wird die Überholung 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 Überholung weiterverwendet werden. Die Demontage erfolgt entweder in den Räumlichkeiten der ČD Cargo oder bei dem Rechtsträger, der die Entsorgung durchführt. Die Überholung selbst erfolgt dann nach einem der oben genannten Verfahren (intern extern).

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.

Es ist nicht möglich, die Entstehung von Abfällen im Hinblick auf die Art der Geschäftstätigkeit der ČD Cargo zu verhindern (die ČD Cargo ist weder ein Abfallverarbeiter noch ein Hersteller von Materialien oder Lokomotiven und Güterwagen). Das Abfallaufkommen wird durch den Umfang der Wartung und die Wiederverwendung einzelner Komponenten nach der Überholung 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.

E5-4 Ressourcenzuflüsse – Materialverbrauch	ČD Cargo Konsolidierung Gewicht (in Tonnen)	ČD Cargo Konsolidierung (Mio. – CZK)
Stahlplatten, Breitstahl, Stahlbänder und Bänder	4 410,34	1,70
Quarzsand für Schienenfahrzeuge	672,79	1,39
Hölzer, Ausschnitte, Befestigungskeile und Befestigungsrahmen aus Holz	436,74	9,07
Sperrholz, Leisten und Furniere	43,15	1,11
Batterien, Zellen und deren Teile	1,34	0,60
Verbrennungsmotoren und Teile davon, ausgenommen Kolben und Kolbenringe	65,69	35,00
Heizung, Klimatisierung und Kühlung der Schienenfahrzeuge	13,74	4,07
Kraftstoff-, Öl- und Luftfilter und deren Teile	2,74	3,35
Rotierende elektrische Maschinen für Schienenfahrzeuge	1 036,79	32,63
Transformatoren und Leistungsrosseln für Schienenfahrzeuge	31,87	5,48
Elektrische Sammler der Schienenfahrzeuge	28,38	12,79
Elektrische Ausrüstung von Schienenfahrzeugen – Leistungsgeräte	3,09	3,00
Bremsen von Schienenfahrzeugen – Steuerung und Druckteil	112,10	39,57
Bremsklötze und Bremschuhe kompakt für Schienenfahrzeuge	351,75	38,53
Bremsen von Schienenfahrzeugen – mechanischer Teil	13,22	3,05
Kupplungs- und Spannvorrichtungen für Schienenfahrzeuge	592,90	26,12
Radsätze und Lagergehäuse für Schienenfahrzeuge	4 844,96	206,97
Fahrwerk und Zugkraftübertragungselemente von Schienenfahrzeugen	2 860,68	58,47
Lokomotivschränke	4,76	2,08
Teile von Triebfahrzeugen, anderweitig nicht genannt	2,43	0,88
Güterwagen-Teile mit offenem Verdeck Gruppe T	1,74	1,27
Teile für offene Güterwagen Gruppe E und F	15,54	2,00
Sonstiges Material (ohne Gewicht)	0,00	163,16
Summe Material mit Gewicht	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.

E5-4 Ressourcenzuflüsse – materielle Aufarbeitung	Gewicht des aufgearbeiteten Materials (in Tonnen)	Prozentualer Anteil des aufgearbeiteten Materials (%)
Summe des aufgearbeiteten Materials	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)	ČD Cargo Konsolidierung
Gesamtmenge der erzeugten Abfälle	3 789,99
1) Gesamtmenge der zur Verwertung bestimmten Abfälle	2 833,62
(a) gefährliche Abfälle (t)	145,89
1) Vorbereitung zur Wiederverwendung (t)	0,00
2) Recycling (t)	143,59
3) andere Verwendungszwecke einschließlich Kompostierung (t)	2,30
(b) andere Abfälle (t)	2 687,73
1) Vorbereitung zur Wiederverwendung (t)	2 471,94
2) Recycling (t)	202,35
3) andere Verwendungszwecke einschließlich Kompostierung (t)	13,45
2) Gesamtmenge der zu entsorgenden Abfälle	956,37
(a) gefährliche Abfälle (t)	266,09
1) Deponierung (t)	229,47
2) andere Beseitigungsverfahren einschließlich energetischer Verwertung (t)	36,62
(b) andere Abfälle (t)	690,28
1) Deponierung (t)	656,53
2) andere Beseitigungsverfahren einschließlich energetischer Verwertung (t)	33,75
Gewicht des gefährlichen Abfalls (t)	411,98

E5-5 Ressourcenabflüsse (in Tonnen)	ČD Cargo Konsolidierung
Gewicht der nicht recycelten Abfälle (t)	3 444,06
Prozentsatz der nicht recycelten Abfälle	91 %

Aus den Abfallprotokollen der ČD Cargo (jährliche ISPOP-Berichterstattung) geht hervor, dass die größte Abfallmenge, die vor allem bei Reparaturarbeiten anfällt, aus Eisenmetallen, Eisen und Stahl, Sägemehl und Eisenmetallspänen besteht, die von den Vertragspartnern im Rahmen des Entsorgungsprozesses recycelt werden. Gemischte Bau- und Abbruchabfälle sind ebenfalls ein wichtiger Abfallstrom. Die Abfallverbrennung findet bei der ČD Cargo nicht statt. Andere Abfälle sind gemischter Kommunalmüll, Motor-, Getriebe- und Schmieröle. Radioaktive Abfälle sind für die ČD Cargo irrelevant.

Eine detaillierte Liste der Abfallstoffe steht hier zur Verfügung:

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

Bezeichnung des Abfalls
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
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
Glas
Kunststoffe
Biologisch abbaubare Abfälle
Sonstige nicht biologisch abbaubare Abfälle
Gemischte Siedlungsabfälle
Straßenmüll
Sperrmüll

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 also gemessen. Es ist dann die Sache des Käufers, 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

Die erwarteten finanziellen Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Ressourcennutzung und der Kreislaufwirtschaft werden in den folgenden Zeiträumen berechnet. In jedem Fall ist zu erwarten, dass sich der Anstieg der Rohstoffpreise auf die Preise für eingekaufte Materialien, Instandhaltung und Investitionen in Güterwagen und Lokomotiven auswirken wird, was sich in den Preisen für Verkehrsdienstleistungen niederschlagen muss.

ESRS E2 – Umweltverschmutzung

Obwohl die ČD Cargo diesen Bereich in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nicht als wesentlich definiert hat, sieht sie jedoch die Notwendigkeit, über ein wesentliches Ereignis im Jahr 2025 in Bezug auf Umweltauswirkungen und Umweltverschmutzung zu berichten. Am 28.02.2025 entgleiste ein Güterzug mit Benzol für das Chemiewerk DEZA in der Nähe des Bahnhofs Hustopeče. Der Spediteur war die Gesellschaft ODOS Cargo, ein Unternehmen, an dem die ČD Cargo zu 20 % beteiligt ist und das daher nicht Teil der Konsolidierungseinheit für diesen Bericht ist. Die ČD Cargo, a. s. hat diese Beförderung jedoch aus der Perspektive des Verladers für den Kunden in Auftrag gesichert, es handelt sich also um unsere Wertschöpfungskette. Derzeit wird die Haftung für dieses außergewöhnliche Ereignis ermittelt, die Folgen werden beseitigt und der Schaden wird beziffert, aber die ČD Cargo haftet nicht für Umweltschäden. Genauere Informationen werden im Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025 bekannt gegeben.



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 2, in diesem Fall IRO-1, zu finden.

S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Das Konzept enthält eine Beschreibung, wie die Menschenrechte im Einklang mit dem Ethikkodex der ČD Cargo geachtet werden, der die ČD Cargo unter anderem dazu verpflichtet, jegliche Diskriminierung zu vermeiden und die Vielfalt und ein integratives Umfeld in der Gesellschaft zu fördern. Im Falle irgendwelchen Verstoßes hat der Mitarbeiter die Möglichkeit, das interne Meldesystem zu nutzen, das in Abschnitt G1 näher erläutert wird. Der Ethikkodex 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 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 zwei Bereichen 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 11/2024 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 Maßnahmen, um den Anstieg der Mitarbeiterfluktuation zu verhindern, einschließlich des möglichen Verlustes von erfahrenen Mitarbeitern auf der Führungsebene oder von



Mitarbeitern in Schlüsselpositionen. Die Gesellschaft versucht, die oben genannten Probleme durch eine Reihe von Maßnahmen zu eliminieren: Sicherung stabiler Arbeitsverhältnisse durch Tarifverträge und Gewährung von Sozialleistungen sowie flexible Arbeitszeiten. 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. Das Konzept enthält Anforderungen, die sich aus der geltenden tschechischen Gesetzgebung ergeben, aber auch Verpflichtungen der ČD Cargo, die für den Betrieb eines wettbewerbsfähigen und prosperierenden Unternehmens erforderlich sind. Die ČD Cargo verpflichtet sich zur Einhaltung der Anforderungen der Normen ISO 45001 und ISO 20471, die die Grundlage für das SM BOZP bilden, sowie aller Verpflichtungen, die sich aus der geltenden tschechischen Gesetzgebung im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit ergeben. Das Konzept gilt für die gesamte Gruppe ČD Cargo, wobei die Muttergesellschaft, einschließlich ihrer Tochtergesellschaften, das Konzept ohne Vorbehalt anwendet. Die Tochtergesellschaften erfüllen immer mindestens das gesetzliche Minimum. Die ČD Cargo plant, in den kommenden Jahren die Politik ihrer Tochtergesellschaften zu überprüfen. Die in diesem Teil der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten 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 Ethikkodex 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 Einbeziehung von Personen aus den eigenen Arbeitskräften wird durch den internen Standard „Sozialer Dialog in der ČD Cargo, a.s.“ abgedeckt. 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 (nachfolgend SM BOZP) gemäß ISO 45001. Das System SM BOZP legt einen Prozess für das Management, die Überwachung, die Evaluierung und die Ergreifung von Maßnahmen zur Korrektur oder Verbesserung des Arbeitsschutzes fest, um Risiken zu minimieren, Unfälle zu vermeiden 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 2024 definiert und dargelegt.

Als Teil des etablierten Sicherheitssystems wird auf der Ebene des Vorstandsvorsitzenden ein Sicherheitsplan (SMS-CDC-EU-221) genehmigt und regelmäßig aktualisiert. Er definiert das Ziel des etablierten Systems zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs als dessen 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 Grundelementen der Sicherheitspolitik gehören die Befriedigung der Beförderungsbedürfnisse der Kunden unter der Bedingung, dass ein sicherer Betrieb des Eisenbahnverkehrs gewährleistet ist, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Arbeitsumfelds für die Ausübung der Tätigkeiten der Arbeitnehmer, die konsequente Untersuchung der Ursachen von Unfällen und Zwischenfällen einschließlich der anschließenden Unterweisung der Mitarbeiter sowie die Beteiligung der Mitarbeiter an der Verbesserung der Sicherheit des Betriebs (Bearbeitung von Vorschlägen, Entwicklung 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 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung näher beschrieben wird.

Die ČD Cargo verpflichtet 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 ČD untergebracht werden.

S1-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens

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 der ČD Cargo Verhandlungen über den Betriebstarifvertrag, der die individuellen und kollektiven Beziehungen zwischen dem Arbeitgeber und den Arbeitnehmern regelt. Der Tarifvertrag des Unternehmens enthält Bestimmungen, die gleiche Bedingungen für alle Beschäftigten unabhängig von ihrer Position oder der Dauer ihrer Beschäftigung gewährleisten. Er enthält Vorschriften über die Entlohnung, die Arbeitsbedingungen, den Gesundheitsschutz und die Sicherheit am Arbeitsplatz sowie über die Aufrechterhaltung der sozialen Sicherheiten und anderer Leistungen für Arbeitnehmer für einen bestimmten Zeitraum (in der Regel ein Kalenderjahr).

Was die Häufigkeit der Kommunikation anbelangt, so finden alle zwei Monate regelmäßige Termine auf der höchsten Ebene des Managements der ČD Cargo mit Vertretern aller Gewerkschaften bei der ČD Cargo statt, und auf der Ebene der unteren Organisationseinheiten, in der Regel mit den Direktoren oder Leitern dieser Organisationseinheiten, je nach Bedarf, etwa einmal im Monat. Darüber hinaus werden die Vertreter der Gewerkschaftsorganisationen der ČD Cargo zu Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Betriebstarifvertrags 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.

Darüber hinaus hat jeder Arbeitnehmer 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 – Unternehmensführung 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. Der Betriebstarifvertrag spiegelt auch die Perspektiven der Arbeitnehmer wider, wie z. B. Lohnerhöhungen, soziale Sicherheit (Beibehaltung der Arbeitszeiten, Urlaub, verschiedene Formen von Zulagen, Prämien und Vergünstigungen). Sie garantiert die gleiche Behandlung – 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 Betriebstarifvertrags 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 Betriebstarifvertrag.

Sonstige Aktivitäten im Bereich der Zusammenarbeit mit eigenen Arbeitskräften

Die ČD Cargo, a.s., schafft auch unterstützende Kommunikationsmittel für die Arbeitnehmer, die auf den Zugang und die Beteiligung der Arbeitnehmervertreter an der ständigen Verbesserung des Sicherheitssystems abzielen, z. B. eine Anwendung, in der individuelle Informationen und Vorschläge der Arbeitnehmer aufgezeichnet werden und die Ergebnisse der Lösungen anschließend aufgezeichnet werden, einschließlich aller Rückmeldungen der Arbeitnehmer. Es handelt sich konkret um die Anwendungen Meldung des Maschinenführers und D-VS. Die Anwendungen stellen eine Verbindung zu dem beauftragten Arbeitnehmer der Organisationseinheit des Triebfahrzeugführers, dem beauftragten Instandhaltungsmitarbeiter oder dem Infrastrukturmanager her.

S1-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen auf die Arbeitskräfte

Die ČD Cargo verfügt über Verfahren zur eventuellen Verbesserung negativer Auswirkungen auf die Arbeitskräfte. Im Rahmen des Systems SM BOZP sind in den internen 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. Arbeitnehmer der ČD Cargo können eine gemeinsame E-Mail-Adresse verwenden: stiznosti@cdcargo.cz für die Meldung von Verstößen gegen den Ethikkodex und Whistleblowing (siehe Informationen über das interne Whistleblowing-System in G1 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur). Die E-Mail-Adresse befindet sich auch auf der Website der ČD Cargo. Im



Falle eines mutmaßlichen Verstoßes gegen den Ethikkodex kann weiterhin die E-Mail-Adresse: etika@cdcargo.cz verwendet werden. Diese Kommunikationskanäle werden vom Unternehmen selbst eingerichtet.

Im Rahmen des internen Meldesystems können Beschwerden auch schriftlich an die auf den Internetseiten der ČD Cargo angeführte Adresse, telefonisch unter der auf den Internetseiten der ČD Cargo veröffentlichten Telefonnummer oder persönlich nach Vereinbarung mit der betreffenden Person eingereicht werden. Die Mitarbeiter können auch spezifische Sicherheitsinformationen und -anreize (Mängel an Triebfahrzeugen, Mängel an der Infrastruktur, Störungen im Zugbetrieb, Mängel an Informationssystemen, Unfälle, Arbeitsunfälle, Zugverspätungen, Mängel an technologischen Abläufen) innerhalb des Betriebs in der Form von Meldung des Maschinenführers und D-VS-Meldung einreichen. Auch diese Kanäle wurden von dem Unternehmen selbst eingerichtet.

Die ČD Cargo unterstützt die Verfügbarkeit dieser Kanäle sowohl zu Beginn des Arbeitsverhältnisses durch eine Erstausbildung als auch durch regelmäßige Schulungen aller Arbeitnehmer der ČD Cargo. Darüber hinaus durch die Veröffentlichung im internen SharePoint-Portal, auf der Webseite der ČD Cargo und bei einer Änderung der entsprechenden internen Norm durch die Veröffentlichung und die Aufforderung an die Arbeitnehmer, sich mit dieser internen Norm 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 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur – enthalten.

Bei der Bearbeitung einer Beschwerde im Rahmen des internen Meldesystems der 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 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur – zu finden, wo die Verfahren des internen Berichterstattungssystems beschrieben werden.

S1-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens

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. In Anbetracht der niedrigen Arbeitslosenquote ist die ČD Cargo auch bestrebt, die bestehenden



Fachkräfte zu halten und somit eine niedrige Fluktuationsrate zu erreichen und neue Arbeitnehmer zu gewinnen. Dies soll durch einen aktiven sozialen Dialog mit den Arbeitnehmervertretern erreicht werden, der für den Abschluss eines Tarifvertrags, der den Arbeitnehmern Löhne und Leistungen garantiert, unerlässlich ist. Außerdem bietet sie ihren Arbeitnehmern hauptsächlich unbefristete Verträge an. 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. Wenn es um die Sicherheit der Arbeitnehmer geht, ist es wichtig, ihnen Arbeitsschuttmittel 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 Unterziele und Maßnahmen beziehen sich auf den Zeitraum 2024-2030. Die vollständige Liste der Maßnahmen ist im nächsten Abschnitt S1 – Ziele im Zusammenhang mit dem Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher Risiken und Chancen aufgeführt. Da für das Jahr 2024 Teilziele festgelegt wurden, wird der Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025 über den Fortschritt der veröffentlichten Ziele informieren. 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 potentiellen Arbeitnehmern bietet, liegt über dem Standard.
- Anzahl der Schulungsstunden pro Mitarbeiter – für 2024 waren dies etwa 35 Mio. CZK.
- Verhältnis der Entlohnung von Männern und Frauen – wird in der nächsten Periode festgelegt.

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 Entlohnung von Männern und Frauen – Investitionen in der Größenordnung von Millionen CZK pro Jahr.

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 Rentenzusatzversicherung, Beitrag zur Lebensversicherung oder Gewährung eines Verpflegungszuschusses, längerer als der gesetzliche Urlaub u. ä. Neben den durch den Tarifvertrag gebundenen Leistungen gewährt die ČD Cargo beispielsweise eine ermäßigte Multisportkarte oder ermäßigte Fahrpreise in den Zügen der České dráhy. Außerdem bietet sie ihren Arbeitnehmern flexible Arbeitsverpflichtungen, Teilzeitarbeit oder flexible Arbeitszeiten.

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. Dabei handelt es sich insbesondere um die Inbetriebnahme eines Simulators für Maschinenführer, der es ermöglicht, unter Begleitung eines Lektoren wichtige Betriebssituationen und -bedingungen zu trainieren und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Schienenverkehr zu leisten. Darüber hinaus gibt es ein elektronisches Instrument, das Regelbuch, das strukturierte Dokumente für die Leistung und Unterstützung der einzelnen Arbeitnehmer enthält. Ein weiteres Aktionsfeld zur Unterstützung der Mitarbeitertätigkeit ist die Produktion von Lehrvideos.

Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen

Im Rahmen des oben genannten strategischen Ziels „Ein attraktiver Arbeitgeber sein“ wird 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 überwachen, 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 doppelten Wesentlichkeitsanalyse der ČD Cargo wurden keine wesentlichen Risiken für den Bereich S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens identifiziert. 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 die ČD Cargo wesentliche Schritte, um den Anstieg der Mitarbeiterfluktuation zu begrenzen, einschließlich des möglichen Verlustes von erfahrenen Arbeitnehmern auf der Führungsebene oder von Schlüsselmitarbeitern. Die Gesellschaft versucht, die oben genannten Probleme durch eine Reihe von Maßnahmen zu beseitigen: Gewährleistung einer stabilen Beschäftigung durch Tarifverträge und Bereitstellung von Sozialleistungen sowie flexible Arbeitszeiten. Weitere Einzelheiten sind in Abschnitt S1 – Ziele im Zusammenhang mit dem

Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher 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. Die ČD Cargo sieht in diesem Bereich eine Chance in der Form von erhöhter Sicherheit, Kontinuität des Eisenbahnverkehrs und einer geringeren Anzahl von Arbeitsunfällen mit Hilfe der Ausbildung von Maschinenführern an einem Zugführungssimulator mit dem Ziel, wichtige Betriebssituationen und -bedingungen zu üben und damit einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu leisten. 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 an, indem die Kompetenzen der Arbeitnehmer erhalten und entwickelt und die Arbeitsbedingungen verbessert werden. Das definierte Niveau des zu erreichenden Ziels ist die Schulung aller Maschinenführer der ČD Cargo im Bereich des tschechischen Betriebs (geschätzte Anzahl von 1 500 Maschinenführern) bis Ende 2027. Das Teilziel für 2025 ist die Ausbildung von mindestens 400 Maschinenführern. Da es sich um ein neues Element handelt, das im Jahr 2024 festgelegt wurde, ist der Standardwert Null. Die Bewertung der Zielvorgabe wird monatlich im Rahmen des Safety Jour fixe durchgeführt und die Ergebnisse werden in das Protokoll dieser Sitzung aufgenommen.

Methodik:

- 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. Beim Ziel „Ausbildung der Maschinenführer am Simulator“ gab es im Jahr 2024 keine Änderungen (dieses Ziel wurde im Jahre 2024 festgelegt).

Vermeidung von negativen Auswirkungen durch interne Verfahren

Eigene Arbeitnehmer werden in den Ausschreibungsprozess einbezogen, d. h. es wird ein Verfahren angewandt, bei dem der Endnutzer (Arbeitnehmer) oder Vertreter der Nutzer der Ware/Dienstleistung/Bauleistung an der Vorbereitung der Ausschreibung beteiligt ist und a) die Anforderungen an die Qualifikationskriterien, b) den zeitlichen Ablauf der Vertragsdurchführung und



c) die quantitativen und qualitativen Parameter der ausgeschriebenen Ware/Dienstleistung/Bauleistung mitbestimmt. Der Vertreter der Nutzer bewertet auch die eingereichten Angebote und gegebenenfalls auch Muster (wenn es sich um Waren handelt) und ist in der Regel in den Bewertungsausschuss des Angebots eingebunden. Damit soll 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:

- Identifizierung und Bewertung der Auswirkungen: Die ČD Cargo identifiziert die Bereiche, in denen ihre Aktivitäten die größten Auswirkungen haben, wie z. B. die Umwelt, die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer oder wirtschaftliche Aspekte. Diese Tätigkeiten sind oft ein Bestandteil eines umfassenderen Managementrahmens und betreffen mehrere Abteilungen der ČD Cargo. Z. B. innerhalb der Abteilung des geschäftsführenden Direktors (Personalabteilung, Abteilung für Eisenbahnsicherheit), ferner der Abteilung des Finanzdirektors, der Betriebsabteilung oder der Geschäftsabteilung. Andere Fachreferate und JOS sind ebenfalls an der Erhebung von Informationen beteiligt.
- Zuweisung von Ressourcen: Das Unternehmen bestimmt, welche finanziellen, personellen und technologischen Ressourcen zum Management dieser Auswirkungen zugewiesen werden sollen. Dazu können Investitionen in grüne Technologien, die Schulung von Arbeitnehmern oder die Zusammenarbeit mit Nachhaltigkeitsexperten gehören. 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.
- Offenlegung der Informationen: Die ČD Cargo veröffentlicht detaillierte Informationen über diese Mittel und Maßnahmen in ihren Jahresberichten oder auf ihrer Website. Diese Informationen werden in einer Weise präsentiert, die für alle Beteiligten verständlich und zugänglich ist. Die Offenlegung von Informationen im Jahresbericht wird von einer Fachstelle unter der direkten Leitung des Finanzdirektors in der Zusammenarbeit mit der Geschäftsabteilung vorgenommen. Die Website wird von der Abteilung Verkaufsunterstützung aktualisiert, die ein Bestandteil der Geschäftsabteilung ist.
- Überwachung und Bewertung: 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. Diese Aufgabe wird von der Abteilung für das interne Audit wahrgenommen, die dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss direkt unterstellt ist.

- Engagement der Beteiligten: 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. Dafür 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 dem Management wesentlicher negativer Auswirkungen, der Durchsetzung positiver Auswirkungen und dem Management wesentlicher Risiken und Chancen

Das strategische Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber sein“ enthält Teilmaßnahmen mit definierten KPIs und Schritten zu deren Umsetzung.

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

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.

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 ungünstigen Lebensumstände einen Beitrag aus der Stiftung oder dem Sozialfonds zu erhalten

Verfahren zur Festlegung von Zielen

In der ČD Cargo wurden die oben genannten Ziele im Rahmen des ESG-Projekts „Festlegung von Nachhaltigkeitszielen“ festgelegt. Bei diesem Projekt wurde 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. August 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 CO₂-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 5. November



2024 vom Vorstand der Gesellschaft genehmigt. Da die Ziele im letzten Quartal 2024 genehmigt wurden, wird das Jahr 2025 das erste Jahr sein, in dem die Ziele erreicht und bewertet werden.

Das strategische Ziel „Ein attraktiver Arbeitgeber sein“ wird für die Muttergesellschaft ČD Cargo, a. s. und ihre Tätigkeitsländer für den Zeitraum 2024-2030 definiert. Die messbaren Teilmaßnahmen basieren auf dem oben genannten Dokument und haben Zielwerte.

Ausgangswerte:

Das strategische Ziel einschließlich der Teilmaßnahmen wurde im Jahr 2024 genehmigt. Daher ist das Jahr 2024 das Basisjahr, und die Bezugswerte werden 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.

Methodik:

Innerhalb der ČD Cargo wurden Maßnahmen festgelegt, die die Erfüllung der Teilmaßnahmen und damit des strategischen Ziels gewährleisten sollten. Diese sind oben aufgeführt. Das strategische Ziel „Attraktiver Arbeitgeber sein“ und die Teilmaßnahmen wurden im Jahr 2024 nicht verändert (dieses Ziel wurde im Jahr 2024 festgelegt). Die Teilmaßnahmen und ihre Zielwerte werden jährlich vom Vorstand der Gesellschaft bewertet. Die für die Teilziele zuständige Person (Direktorin der Personalabteilung) verfügt über Leistungsindikatoren, die sich in KPIs widerspiegeln. Das Jahr 2024 ist das Jahr, in dem die Teilziele festgelegt wurden, und daher wird über die Leistung der veröffentlichten Ziele im Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025 berichtet werden. 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 Arbeitnehmer des Unternehmens

Die ČD Cargo legt dieses 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.

Gemäß den Anforderungen des ESRS 2 werden alle Arbeitnehmermerkmale der Gesellschaft für die Gesellschaften gemeldet, die mindestens 50 Arbeitnehmer innerhalb der ČD Cargo Gruppe haben und die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Arbeitnehmer der Gesellschaft ausmachen. Das angegebene Kriterium erfüllt nur die Muttergesellschaft ČD Cargo.



Merkmale der Arbeitnehmer der ČD Cargo	Frauen	Männer	Summe
Anzahl der Arbeitnehmer	1 235	4 808	6 043
Anzahl der ständigen Arbeitnehmer (unbefristet)	1 230	4 790	6 020
Anzahl der Arbeitnehmer auf Zeit (befristet)	5	18	23
Zahl der Arbeitnehmer mit nicht garantierter Arbeitszeit (Vereinbarung über die Ausführung der Arbeit und Vereinbarung über die Arbeitstätigkeit)	42	236	278

Berechnungsmethodik:

- Anzahl der Arbeitnehmer – der Wert wird anhand der Zahl der Arbeitnehmer zum 31.12.2024 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.
- Anzahl der Arbeitnehmer mit nicht garantierter Arbeitszeit – es werden die Anzahlen der Arbeitnehmer mit der Vereinbarung über die Ausführung der Arbeit und der Vereinbarung über die Arbeitstätigkeit für einzelne Geschlechter ausgefüllt

Die angegebene Anzahl der Arbeitnehmer der ČD Cargo ist auch im Abschnitt Arbeitnehmerpolitik des Jahresberichtes zu finden.

Fluktuation der Arbeitnehmer

Im Einklang mit dem konzernweiten Ansatz hat die ČD Cargo für die Berechnung dieses Indikators nicht die Anzahl der im Register eingetragenen Arbeitnehmer, sondern 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	Frauen	Männer	Summe
Anzahl der ausscheidenden Arbeitnehmer im Berichtszeitraum	82	391	473
Durchschnittliche physische Zahl der Arbeitnehmer während des gegebenen Zeitraums	-	-	6517,51
Gesamtfluktuationsrate im Berichtszeitraum	-	-	7 %

S1-7 – Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens

In der Gruppe ČD Cargo gibt es insgesamt 293 Fremdarbeitskräfte (physische Zahl). Alle „Nicht-Arbeitnehmer“ fallen unter die Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s. Der Gesamtwert wird anhand des Registers zum 31.12.2024 ermittelt und umfasst nur Arbeitnehmer der Agenturen. Die Arbeitnehmer



der Agenturen üben am häufigsten den Beruf des Maschinenführers, des Wagenführers oder des Wagendisponenten aus.

S1-8 Arbeitsbedingungen – Tarifverhandlungen, einschließlich des Anteils der Arbeitnehmer, die unter Tarifverträge fallen

Der Gesamtanteil der Arbeitnehmer der ČD Cargo, a.s., deren Interessen durch Arbeitnehmervertreter vertreten werden, beträgt in der Tschechischen Republik 100 %. Der Prozentsatz der gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer ist eine sensible Information, die gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr nicht überwacht und gemeldet werden kann.

S1-10 Arbeitsbedingungen – 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 Gleichstellung und Chancengleichheit für alle – Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

In der ČD Cargo werden die Leistungsbewertung und die Laufbahnentwicklung nach dem internen Standard des Mitarbeiterbewertungssystems durchgeführt, es ist jedoch nicht möglich, Angaben über die Anzahl der Arbeitnehmer zu machen, die nach der Leistung und der Laufbahnentwicklung bewertet wurden. Die ČD Cargo plant, sich in den kommenden Jahren mit diesem Thema eingehender zu befassen.

In der ČD Cargo Gruppe wurden im Jahr 2024 insgesamt 177 264,51 Stunden an Schulungen durchgeführt, was einem Durchschnitt von rund 27,86 Stunden pro Arbeitnehmer in der Gruppe entspricht. Nach Geschlechtern aufgeschlüsselt ergibt sich eine durchschnittliche Weiterbildungszeit von 13 Stunden für eine Frau und 31,7 Stunden für einen Mann.

S1-14 Arbeitsbedingungen – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Dieser Bereich war in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse nicht signifikant, dennoch hat die ČD Cargo Gruppe beschlossen, die Anzahl der Arbeitsunfälle ihrer Arbeitnehmer zu melden. Im Berichtszeitraum wurden in der ČD Cargo Gruppe 153 Arbeitsunfälle gemeldet und es gab keine damit verbundenen Todesfälle von Arbeitnehmern.

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 UNTERNEHMENSFÜHRUNG



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 2 Teil, in diesem Fall IRO-1, zu finden.

G1-1 Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung

Die ČD Cargo verfügt über Mechanismen zur Feststellung, Meldung und Untersuchung von Fehlverhalten. Die Entgegennahme und Bearbeitung von Meldungen ist durch den internen Standard Ethikkodex der ČD Cargo, a.s., und den internen Standard Internes Meldesystem der ČD Cargo, a.s., 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 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 auch Abhilfemaßnahmen vorschlagen und überwachen.

Der Schutz des Hinweisgebers ist ebenfalls durch die oben genannten internen Standards abgedeckt. Im Zusammenhang mit der Meldung gewährleistet die ČD Cargo den Schutz personenbezogener Daten, sowohl im Meldeprozess, als auch bei der Untersuchung der Meldung, sowie den Schutz der Identität des Hinweisgebers, wobei alle gemeldeten Tatsachen und zur Verfügung gestellten Dokumente als vertraulich betrachtet 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 Hinweisgeber 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 Entfernung aus der Position des Vorgesetzten des Arbeitnehmers, 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.

Die Meldung kann elektronisch an die E-Mail-Adresse stiznosti@cdcargo.cz eingereicht werden, die auf den Internetseiten der ČD Cargo veröffentlicht ist; schriftlich an die ČD Cargo, a.s., Abteilung Interne Revision (O17/1), Jankovcova 1569/2c, 17000 Prag 7 – Holešovice, wobei der Umschlag mit dem Vermerk „Whistleblowing – NICHT ÖFFNEN“ versehen sein muss; telefonisch unter der auf den Internetseiten der ČD Cargo veröffentlichten Nummer; und persönlich nach Vereinbarung mit der zuständigen Person. Die oben genannten Informationen sind ein Bestandteil der Ersts Schulung und der regelmäßigen jährlichen Schulung (Zeitaufwendigkeit 30 Minuten). Das gesamte Verwaltungspersonal ist geschult, das Betriebspersonal jedoch nicht (oft technisch nicht möglich).

Bei der Prüfung der Meldung empfiehlt die zuständige Person dem beauftragten Arbeitnehmer der ČD Cargo Abhilfemaßnahmen. Die Untersuchung der Meldung bzw. die Ergebnisse der Untersuchung der Meldung fallen stets in die Zuständigkeit der betreffenden Person. Die Einhaltung der internen Standards wird von jedem leitenden Mitarbeiter in seinem Zuständigkeitsbereich laufend überwacht.

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 Arbeitnehmerschulung wird für jeden neu eingestellten Arbeitnehmer eine Grundschulung über die Politik 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., als Bestandteil der Ersts Schulung in der Form von E-Learning durchgeführt. 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 Berufscodex KZAM, der mit der Nummer 1-4 beginnt, durchgeführt. 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 Lieferanten von ČD Cargo

Gemäß ihrer internen Politik bezahlt die ČD Cargo 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 Rechnungen aus SAP. Er weist diese Rechnungen an, im genügenden Vorsprung zu bezahlen (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.

Regelmäßig (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
 - Dieses Kriterium überwacht 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).
- Preisentwicklung und Zahlungsbedingungen
 - Bei diesem Kriterium 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. 05. 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.

G1-3 Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Jeder bestehende und neu eingetretene Arbeitnehmer ist verpflichtet, sich mit den internen Normen vertraut zu machen, die für die Ausübung seiner Arbeitstätigkeit erforderlich sind, einschließlich der internen Normen des Internen Meldesystems der ČD Cargo, a.s., des Programms zur Verhinderung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit und der Antikorruptionsregeln der ČD Cargo, a.s., und des Ethikkodex der ČD Cargo, a.s., seine Kenntnisse aufrechtzuerhalten und diese internen Normen und Grundsätze laufend 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 leitenden Angestellten der ČD Cargo (aufgeführt im internen Standard Organisationsreglement der ČD Cargo, a.s.) sind verpflichtet, die mit diesen internen Standards verfolgten Ziele, die rechtlichen Interessen der ČD Cargo, die konsequente Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und des internen Standards aktiv zu fördern, die Bedeutung der Existenz und Einhaltung ethischer Grundsätze zu betonen und ein Verhalten zu fördern, das Korruption und illegales Verhalten in allen 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 betroffene 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 folgenden Webseiten www.cdcargo.cz öffentlich zugänglich. Die Politiken sind 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.

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:	45	13	247
Gesamtzahl der Schulungsteilnehmer:	45	13	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)



G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Risikofunktionen, einschließlich der Führungskräfte	davon: Mitglieder von Verwaltungs-, Management- und Aufsichtsorganen	Sonstige eigene Arbeitnehmer
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

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. Aufgrund dieses Zeitplans wird die Schulung aller Arbeitnehmer der ČD Cargo im ersten Quartal 2025 stattfinden und die für das Jahr 2024 vorgelegten Daten beinhalten Daten aus der Ersts Schulung der Arbeitnehmer der ČD Cargo, wo unter anderem die Schulung bezüglich des Programms Strafrechtliche Haftung enthalten ist. Angaben über die Schulungen aller Arbeitnehmer der ČD Cargo werden im Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025 enthalten sein.

G1-4 Korruptions- oder Bestechungsfälle

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. Der erste Weg führt über Organisationen, in denen die ČD Cargo Mitglied ist – zum Beispiel ŽESNAD.CZ, der Verband der Industrie und des Verkehrs der Tschechischen Republik, der Verband des Verkehrs und Raildata. 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. Der zweite indirekte Weg führt über die Muttergesellschaft České Dráhy, a.s. – Dazu gehören die UIC (Internationaler Eisenbahnverband), die OSŽD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) und die CER (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften). Innerhalb dieser Organisationen bemüht sich die ČD Cargo aktiv um die Förderung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

Transparenz-Index

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:
 - UIC-Reg.-Nr.: 101449923546-59;
 - Innerhalb der UIC gibt es eine spezielle Gruppe/Interessenvertretung namens Raildata, die keine eigene Nummer hat;
 - CER – REG-Nummer: 7574621118-27;
 - CIT – REG-Nummer: 121429224296-34;
- ČD Cargo ist Mitglied des Verbands der Industrie und des Verkehrs der Tschechischen Republik – Reg.-Nr.: 785320514128-81.

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.



13 Grundkapital

Gezeichnetes Grundkapital

Die Gesellschaft weist bei Aufstellung des Abschlusses zum 31. 12. 2024 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 2024 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



14 Berichte des Aufsichtsrates und des Prüfungsausschusses

Bericht des Aufsichtsrates der ČD Cargo, a.s., über die Ausübung seiner Zuständigkeit im Jahr 2024 und die Ergebnisse der Kontrolltätigkeit

Der Aufsichtsrat der ČD Cargo, a.s., fand sich im Jahresverlauf 2024 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 2024

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 01.01.2024–30.09.2024 und 01.01.2024–31.12.2024.

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 2024 und der Vorbereitung des Geschäftsberichts der ČD Cargo, a.s., für 2024 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 01.01.2024–31.12.2024, 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 und des Abhängigkeitsberichts sowie den 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 empfahl der Prüfungsausschuss den Organen der ČD Cargo, a.s., den Einzelabschluss mit dem Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers und den Abhängigkeitsbericht für 2024 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 01.01.2024–31.12.2024.

Der Prüfungsausschuss befand außerdem die Integrität der durch die Gesellschaft offengelegten und durch die Systeme der internen Kontrolle, der internen Revision und des Risikomanagements bereitgestellten Finanzinformationen und erörterte zudem den Bericht zum Stand der internen Revision für 2024.

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 10. April 2025

Mgr. Oldřich Vojtř, Ph.D.

Vorsitzender des Prüfungsausschusses



Bericht des Prüfungsausschusses der ČD Cargo, a.s., zum Nachhaltigkeitsbericht für 2024

Der Auditausschuss der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., hat gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes Nr. 93/2009 GBl., über die Wirtschaftsprüfer, in der gültigen Fassung, und den Satzungen der Gesellschaft ČD Cargo, a. s., in der gültigen Fassung, den Prozess der Vorbereitung der Erstellung des Konsolidierten Berichts über die Beziehungen für das Jahr 2024 überwacht.

Der Auditausschuss wurde von den Vertretern von ČD Cargo, a.s., mit den relevanten Informationen und Unterlagen zu den einzelnen Schritten der Erstellung des Berichts deren Bearbeitung ordnungsgemäß und rechtzeitig vertraut gemacht.

Der Auditausschuss bewertete auch die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers des Berichts über die Beziehungen der Gesellschaft - Deloitte Audit, s.r.o., und verhandelte und kommunizierte mit ihm ausgewählte Informationen, abgegebene Erklärungen und Mitteilungen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen. Bei der Ausübung seiner Befugnisse stellte der Auditausschuss bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts für das Jahr 2024 und bei den damit verbundenen Aktivitäten keine Mängel oder Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften oder die Satzungen der Gesellschaft seitens der Gesellschaft oder des Abschlussprüfers fest.

In Anbetracht der vorstehenden Tatsachen und im Hinblick auf den Entwurf des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers empfiehlt der Auditausschuss den Gremien von ČD Cargo, a.s., den konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht zu verhandeln und dem alleinigen Aktionär bei der Ausübung der Befugnisse der Hauptversammlung zu genehmigen.

Auf der Grundlage der oben genannten Tatsachen stellt der Auditausschuss von ČD Cargo, a.s., fest, dass er seinen Verpflichtungen aus den gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Gesetz über die Wirtschaftsprüfer Nr. 93/2009 vom 26. März 2009, in der gültigen Fassung, gemäß den Satzungen der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., in der gültigen Fassung, nachgekommen ist und die erhaltenen Informationen zum Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2024 zur Kenntnis genommen hat.

Mgr. Oldřich Vojř, Ph.D.

Vorsitzender des Auditausschusses



Bericht des Prüfungsausschusses der ČD Cargo, a.s. zum Einzelabschluss der ČD Cargo, a.s., aufgestellt im Einklang mit den IFRS, für den Zeitraum 01.01.2024–31.12.2024, 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 01.01.2024–31.12.2024 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 01.01.2024–31.12.2024 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 01.01.2024–31.12.2024 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 01.01.2024–31.12.2024 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 nahm die erhaltenen Informationen in Bezug auf den



Einzelabschluss der ČD Cargo a.s. im Einklang mit den IFRS für den Zeitraum 01.01.2024–31.12.2024
mit Entwurf des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers zur Kenntnis.

Mgr. Oldřich Vojtř, 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 01.01.2024– 31.12.2024, 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 01.01.2024–31.12.2024 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 01.01.2024–31.12.2024 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 01.01.2024–31.12.2024 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 01.01.2024–31.12.2024 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 nahm die erhaltenen Informationen in Bezug auf den



Konzernabschluss der ČD Cargo a.s., im Einklang mit den IFRS für den Zeitraum 01.01.2024–31.12.2024 mit Entwurf des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers zur Kenntnis.

Mgr. Oldřich Vojtř, Ph.D.

Vorsitzender des Prüfungsausschusses



Bericht des Prüfungsausschusses der ČD Cargo, a.s., zum Abhängigkeitsbericht für 2024

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, und der Satzung der ČD Cargo, a.s., in der geltenden Fassung, den Ablauf der Erstellung des Abhängigkeitsberichts für 2024 bereits ab der Vorbereitungsphase 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 Erstellung des Abhängigkeitsberichts für 2024 bekannt gemacht.

Der Prüfungsausschuss beurteilte auch die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit des Prüfers des Abhängigkeitsberichts der Gesellschaft – der Deloitte Audit, s.r.o., erörterte und kommunizierte mit ihm ausgewählte Informationen, gemäß den Rechtsvorschriften abgegebene Erklärungen und Mitteilungen. Im Rahmen der Ausübung seiner Zuständigkeit hat der Prüfungsausschuss bei der Erstellung des Abhängigkeitsberichts für 2024 sowie den 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 in Hinblick auf den Entwurf des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers empfiehlt der Prüfungsausschuss den Organen der ČD Cargo, a.s., den Abhängigkeitsbericht 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 nahm die erhaltenen Informationen in Bezug auf den Abhängigkeitsbericht für 2024 zur Kenntnis.

Mgr. Oldřich Vojtř, Ph.D.

Vorsitzender des Prüfungsausschusses

15 Bericht des unabhängigen Abschlussprüfers



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 – Holešovice

BERICHT ÜBER DIE PRÜFUNG DES EINZELABSCHLUSSES UND DES KONSOLIDIERTEN JAHRESABSCHLUSSES

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 2024, 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 2024, 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 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 2024 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 2024 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.

Deloitte označuje jednu či více společností globální síť 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.

C6B3ADF2B32596751BA2C9C8B27844AC

Grundlage für das Prüfungsurteil

Die Abschlussprüfung haben wir im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates, 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 und der Gruppe 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.

Wesentliche Prüfungssachverhalte

Wesentliche Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des konsolidierten Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Wir haben diese Sachverhalte im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils zu diesem Abschluss berücksichtigt. Wir geben kein eigenständiges Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Wesentlicher Prüfungssachverhalt	Lösungsmethode
Korrekte Erfassung von Leasingverträgen nach IFRS 16, Leasingverhältnisse (Gruppe und Gesellschaft)	
Im Laufe des Jahres 2024 wurden bestimmte Leasingverträge durch Änderung, Neubewertung oder Kündigung geändert und neue Leasingverträge abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2024 verbuchte die Gesellschaft in der Zeile für Nutzungsrechte 2.483 Mio. CZK und die Gruppe 2.640 Mio. CZK. Die Leasingverbindlichkeiten in der Gesellschaft beliefen sich auf 2.399 Mio. CZK und die Leasingverbindlichkeiten in der Gruppe auf 2.560 Mio. CZK. Informationen über die Leasingberichterstattung der Gesellschaft und der Gruppe befinden sich im Abschnitt 19 des Einzelabschlusses und im Abschnitt 19 des konsolidierten Jahresabschlusses. Die Änderungen in den Leasingverträgen haben einen wesentlichen Einfluss auf den Jahresabschluss, was wir als einen wesentlichen Prüfungssachverhalt betrachten.	Im Zusammenhang mit der Änderung von Leasingverträgen haben wir die folgenden Prüfungshandlungen durchgeführt: • Anhand einer ausgewählten Stichprobe haben wir beurteilt, ob die Geschäftsführung Anpassungen in Leasingverträgen, die in den Vorjahren abgeschlossen wurden (zum Zweck der Änderung oder Neubewertung), ordnungsgemäß bewertet hat, um sicherzustellen, dass die Rechnungslegung mit den Anforderungen des Standards übereinstimmt. • Mit Hilfe der internen Spezialisten von Deloitte haben wir die Richtigkeit der Eingabedaten für ausgewählte Stichproben geprüft, einschließlich einer Beurteilung der Diskontierungssätze und Vertragsverlängerungsoptionen, die bei der Berechnung des Werts der Leasingverbindlichkeiten verwendet wurden. • Wir haben die mathematische Richtigkeit der von der Gruppen- bzw. Geschäftsführung vorgelegten Berechnungen der Nutzungsrechte, Leasingverbindlichkeiten, Abschreibungen und Zinssätze geprüft. • Wir haben die Vollständigkeit der in der Rechnungslegung enthaltenen Leasingverträge erwogen. • Wir haben die Offenlegungen in den Jahresabschlüssen in Bezug auf die Leasingverhältnisse auf Übereinstimmung mit den Offenlegungsanforderungen von IFRS 16 beurteilt.

Wesentlicher Prüfungssachverhalt	Lösungsmethode
Wertminderung von Anlagevermögen der Gesellschaft und der Gruppe	
Im Laufe des Jahres 2024 hat sich die wirtschaftliche Situation der Gesellschaft und der Gruppe verändert. Die Leistungen auf dem inländischen Schienenverkehrsmarkt sind im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen, und Schlüsselbranchen der Industrie für den Schienentransport, wie beispielsweise die Metallurgie oder der Braunkohlebergbau, waren von einem Einbruch betroffen. Zudem haben steigende Energie-, Waren- und Dienstleistungspreise negative Auswirkungen auf die Gesellschaft und die Gruppe. Angeichts der Existenz dieser Indikatoren für eine Wertminderung der Vermögenswerte hat die Gesellschaft eine Wertminderungsberechnung gemäß IAS 36 durchgeführt. Die Gruppe hat den erzielbaren Betrag der Schienenfahrzeuge auf der Grundlage ihres Veräußerungswert bestimmt. Bestimmte Annahmen bei der Festlegung des erzielbaren Betrags hängen vom Ermessen der Konzernleitung ab, insbesondere: • Annahme über die Nutzung der einzelnen Reihen von Schienenfahrzeugen gemäß den Plänen der Gesellschaft. • Methode der Verwertung ihres Wertes. • Menge des verwertbaren Schrotts bei der Liquidation und die damit verbundenen Kosten und Erträge. • Urteil eines externen Gutachters im Bereich der Bewertung von Schienenfahrzeugen. Zum 31.12.2024 wurden in der Zeile Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung eine Wertminderung von Vermögenswerten in Höhe von 1.372 Mio. CZK. Die Verwertbarkeit der Schienenfahrzeuge, ihre Auswirkungen auf den Wert der Vermögenswerte und die auf den Vermögenswerten erfassten Wertminderungen haben einen wesentlichen Einfluss auf den Jahresabschluss, was wir als einen wesentlichen Prüfungssachverhalt betrachten.	Im Zusammenhang mit der Wertminderung von Vermögenswerten haben wir die folgenden Prüfungshandlungen durchgeführt: • Wir haben die Relevanz der Wertminderungsindikatoren und die Angemessenheit des Modells zur Berechnung des erzielbaren Werts von Anlagevermögen (Schienenfahrzeuge) beurteilt. • Wir haben die Annahmen zur Nutzbarkeit der Schienenfahrzeuge im Zusammenhang mit dem vorgelegten Finanzplan der Gesellschaft überprüft und eine Befragung der Unternehmensleitung durchgeführt. • Wir haben die Richtigkeit und Vollständigkeit der Eingabedaten sowie die Kalkulation des Modells anhand einer Stichprobe von Vermögenswerten kontrolliert. • Wir haben die mathematische Richtigkeit der Berechnung der Wertminderung der Vermögenswerte der Gruppe bzw. der Gesellschaft getestet. In den Jahresabschlüssen haben wir die Offenlegung bezüglich der Wertminderung von Vermögenswerten daraufhin geprüft, ob sie die Offenlegungsanforderungen gemäß den Standards IAS 36 und IAS 1 erfüllen.

Sonstige im konsolidierten Jahresbericht dargestellte Informationen

Sonstige Informationen sind die gemäß § 2 Buchstabe b) des Wirtschaftsprüfergesetzes im konsolidierten Jahresbericht angeführten Informationen, die nicht im Einzelabschluss und im konsolidierten Jahresabschluss und unserem Prüfungsbericht dargestellt sind. Für die sonstigen Informationen ist der Vorstand der Gesellschaft verantwortlich.

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 Abbildung im Einzelabschluss und im konsolidierten Jahresabschluss sind, stehen in allen wesentlichen Belangen im Einklang mit dem Einzelabschluss und 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 und die Gruppe, 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 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 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 Konsolidierungseinheit 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.

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 Anhänge, 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, den Aufsichtsrat und den Prüfungsausschuss 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.

Wir sind weiterhin verpflichtet, dem Prüfungsausschuss eine Erklärung abzugeben, dass wir die relevanten berufsständischen Anforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und ihn über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte zu informieren, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und damit zusammenhängende Maßnahmen auswirken.

Des Weiteren sind wir verpflichtet, auf der Grundlage der Sachverhalte, über die wir dem Vorstand, dem Aufsichtsrat und dem Prüfungsausschuss berichtet haben, diejenigen Sachverhalte auszuwählen, die am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Einzelabschlusses und des konsolidierten Abschlusses des Geschäftsjahres waren und deshalb wesentliche Prüfungssachverhalte darstellen, und diese Sachverhalte in unserem Bericht zu beschreiben. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn Rechtsvorschriften die Offenlegung solcher Sachverhalte verbieten oder wenn wir in einem sehr außergewöhnlichen Fall die Auffassung vertreten, dass wir in unserem Bericht nicht über den Sachverhalt berichten sollten, da vernünftigerweise zu erwarten ist, dass die potenziellen negativen Auswirkungen einer solchen Offenlegung die Vorteile für das öffentliche Interesse überwiegen würden.

BERICHT ÜBER SONSTIGE GESETZLICHE ANFORDERUNGEN

Informationen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates

Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates übermitteln wir in unserem Bestätigungsvermerk die folgenden Informationen, die über den Umfang der International Standards on Auditing hinaus erforderlich sind:

Die Beauftragung des Abschlussprüfers und die Dauer der Prüfung

Wir wurden von der Generalversammlung der Gesellschaft am 24. Januar 2023 für einen Zeitraum von 4 Jahren zum Abschlussprüfer der Gruppe beauftragt, wobei 2024 das zweite Jahr dieses Zeitraums darstellt.

Einklang mit dem ergänzenden Bericht an den Prüfungsausschuss

Wir bestätigen, dass unser in diesem Bericht abgegebenes Prüfungsurteil zum Einzelabschluss und zum konsolidierten Jahresabschluss mit unserem ergänzenden Bericht an den Prüfungsausschuss der Gesellschaft im Einklang steht, den wir am 7. April 2025 in Übereinstimmung mit Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates abgegeben haben.

Erbringung von Nichtprüfungsleistungen

Wir erklären, dass keine verbotenen Dienstleistungen im Sinne von Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates erbracht wurden. Wir haben auch keine anderen Nichtprüfungsleistungen für die Gesellschaft oder für von der Gesellschaft kontrollierte Unternehmen erbracht, die nicht im Anhang des Jahresabschlusses der Gesellschaft angegeben sind.

In Prag am 10. April 2025

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft:

Deloitte Audit s.r.o.
Registernummer 079



Gesetzlicher Abschlussprüfer:

Ladislav Šauer
Registernummer 2261





16 Einzelabschluss (IFRS)



Individueller Jahresabschluss für das Jahr 2024

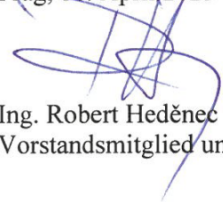
In Übereinstimmung mit IFRS in der von der EU implementierten Fassung

Name der Gesellschaft: ČD Cargo, a.s.
Sitz: Praha 7, Holešovice, Jankovcova 1569/2c, 170 00
Rechtsform: Aktiengesellschaft
ID-Nr.: 281 96 678

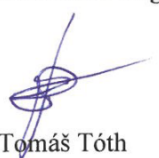
Das Dokument hat folgende Bestandteile:

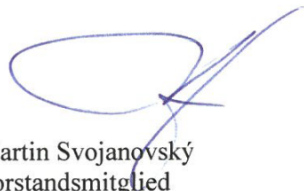
Bericht über die finanzielle Lage (Bilanz)
Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bericht über die Eigenkapitaländerungen
Cash-Flow-Bericht
Anhang zum Jahresabschluss

Prag, 10. April 2025


Ing. Robert Heděný
Vorstandsmitglied und Finanzdirektor

Statutarisches Organ der Bilanzeinheit:


Ing. Tomáš Tóth
Vorstandsvorsitzender


Martin Svojanovský
Vorstandsmitglied



ČD Cargo, a.s.

Einzelabschluss für das Jahr 2024

Erstellt im Einklang mit den von der EU übernommenen IFRS-Rechnungslegungsstandards



BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2024

		31.12.2024	31.12.2023
		in Mio. CZK	in Mio. CZK
Grundstücke, Gebäude und Anlagen	5	26 595	25 223
Immaterielle Vermögensgegenstände	6	709	718
Nutzungsrechte	19	2 483	3 045
Investitionen in Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen	7	1 129	1 136
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	8	12
Sonstige Vermögenswerte	11	2	1
Anlagevermögen gesamt		30 926	30 135
Vorräte	8	520	448
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	1 760	1 697
Vorausgezahlte Steuer vom Einkommen und Ertrag	14	0	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	1 986	1 049
Sonstiges Finanzvermögen	10	62	188
Sonstige Vermögenswerte	11	238	309
Kurzfristiges Vermögen gesamt		4 566	3 691
AKTIVA GESAMT		35 492	33 826
Grundkapital	13	8 494	8 494
Kapitalrücklagen	13	263	366
Gewinnvortrag	13	226	965
Eigenkapital gesamt		8 983	9 825
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	15	16 381	15 493
Latente Steuerverbindlichkeit	31	1 618	1 963
Rückstellungen	16	96	121
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten	18	13	0
Langfristige Verbindlichkeiten gesamt		18 108	17 578
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	2 365	2 311
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	15	4 848	2 813
Verbindlichkeiten aus der Steuer vom Einkommen und Ertrag		44	42
Rückstellungen	16	322	249
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	183	167
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten	18	639	841
Kurzfristige Verbindlichkeiten gesamt		8 401	6 423
PASSIVA GESAMT		35 492	33 826



GEWINN-UND-VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2024 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2024	Geschäftsjahr bis 31.12.2023
		in Mio. CZK	in Mio. CZK
Erträge	23	13 832	14 055
Sonstige betriebliche Erträge	24	793	643
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch	25	-6 120	-5 727
Leistungen an Arbeitnehmer	26	-5 074	-5 006
Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung	27	-3 416	-2 474
Sonstige betriebliche Aufwendungen	28	-417	-468
Verluste und Gewinne aus den Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten		20	-4
Betriebsergebnis		-382	1 019
Finanzaufwendungen	29	-674	-576
Finanzerträge	30	113	70
Vorsteuerergebnis		-943	513
Steuer vom Einkommen und Ertrag	31	243	-318
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		-700	195

EINZEL-GESAMTERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2024 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2024	Geschäftsjahr bis 31.12.2023
		in Mio. CZK	in Mio. CZK
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		-700	195
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Verbindlichkeiten in Verbindung mit Leistungen an Arbeitnehmer	13	22	-4
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode (Posten, die nicht nachträglich in die Gewinn- und Verlustrechnung umklassifiziert werden)		22	-4
Cashflow Hedge	13	-207	-311
Damit verbundene latente Steuer vom Einkommen und Ertrag	31	43	59
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode (Posten, die nachträglich in die Gewinn- und Verlustrechnung umklassifiziert werden)		-164	-252
Gesamtergebnis der Periode gesamt		-842	-61



AUFSTELLUNG ÜBER VERÄNDERUNGEN DES EIGENKAPITALS FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2024 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
Januar 2023	8 494	197	148	257	11	798	9 905
Jahresüberschuss	0	0	0	0	0	195	195
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode	0	0	0	-252	-4	0	-256
Gesamtergebnis der Periode gesamt	0	0	0	-252	-4	195	-61
Einstellung in die Rücklagen	0	0	9	0	0	-9	0
Gezahlte Dividenden	0	0	0	0	0	-19	-19
Transaktionen mit Eigentümern gesamt	0	0	9	0	0	-28	-19
31. Dezember 2023	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
Nutzung der Rücklagen	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

* Im Jahresabschluss sind diese Posten unter „Kapitalrücklage“ einbezogen – siehe Kapitel 13.2.



KAPITALFLUSSRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2024 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2024	Geschäftsjahr bis 31.12.2023
		in Mio. CZK	in Mio. CZK
CASHFLOW AUS BETRIEBLICHER TÄTIGKEIT			
Vorsteuerergebnis		-943	513
Erträge aus Dividenden und Gewinnbeteiligungen	24	-339	-195
Finanzaufwendungen	29	586	522
Gewinn aus Verkauf und Aussonderung von Anlagevermögen	24	-57	-100
Abschreibungen und Amortisation von Anlagevermögen	27	2 361	2 538
Gewinn (Verlust) aus Werteminderung von Anlagevermögen	27	1 055	-64
Veränderung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		11	6
Veränderung der Rückstellungen		48	161
Kursverluste (-gewinne)		11	-20
Veränderung der Wertberichtigungen auf Investitionen in Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen		5	15
Sonstige		-7	-10
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit vor Veränderungen des Working Capitals		2 731	3 366
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		-64	201
Veränderung der Vorräte		-80	-67
Veränderung des sonstigen Vermögens		-9	48
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		299	363
Veränderung der sonstigen Verbindlichkeiten	18	-225	51
Veränderungen des Working Capitals gesamt		-79	596
Cashflow aus betrieblichen Transaktionen		2 652	3 962
Gezahlte Zinsen	29	-559	-513
Gezahlte Gewinnsteuer	31	-57	-17
Erhaltene Dividenden		315	51
Gezahlte Dividenden		0	-19
Netto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		2 351	3 464
CASHFLOW AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen	5	-4 079	-3 870
Einzahlungen aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen		66	6
Auszahlungen für den Erwerb immaterieller Vermögensgegenstände	6	-109	-103
Erhaltene Zinsen		26	9
Gewährte Darlehen und Kredite an nahestehende Unternehmen und Personen		0	-117
Rückzahlungen von Darlehen und Kredite von nahestehenden Unternehmen		0	10



		Geschäftsjahr bis 31.12.2024	Geschäftsjahr bis 31.12.2023
Erhaltene Zuwendungen zur Anschaffung von Vermögen	5	160	662
Netto-Cashflow aus Investitionstätigkeit		-3 936	-3 403
CASHFLOW AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT			
Rückzahlung von Anleihen	15	0	-500
Aufnahme von Krediten und Darlehen	15	5 092	3 108
Rückzahlung von Krediten und Darlehen	15	-1 660	-1 784
Tilgungszahlungen der Leasingverpflichtungen	15	-908	-938
Netto-Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		2 524	-114
Wechselkursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds		-2	-3
Nettozunahme/-abnahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		937	-56
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn des Geschäftsjahres	12	1 049	1 105
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende des Geschäftsjahres	12	1 986	1 049



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 31.12.2024 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 31.12.2024 aufgestellt. Berichtsperiode ist das Kalenderjahr vom 01.01.2024 bis 31.12.2024.

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 31.12.2024

Ende Februar 2022 mündeten die fortgesetzten politischen Spannungen zwischen Russland und der Ukraine in einen Konflikt mit russischer militärischer Intervention. 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 2024 hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf das Unternehmen.

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 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.

Die Gesellschaft Smíchov Station Development, a.s. wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 aus dem Konsolidierungskreis der České dráhy Gruppe ausgeschlossen. Die Gesellschaft Smart Ticketing s.r.o. wurde für das Geschäftsjahr 2023 aus dem Konsolidierungskreis der České dráhy Gruppe ausgeschlossen.



Bezeichnung der Gesellschaft	Beteiligung ČD, a.s. 2024 (%)	Beteiligung ČD, a.s. 2023 (%)	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	Maßgeblicher	Niddastrasse 98-102, 60329 Frankfurt am Main, Deutschland	HRB 73576
CD Cargo Austria GmbH*	100,00	100,00	Maßgeblicher	Rotenturmstraße 22/24, 1010 Wien, Österreich	FN 291407s
CD Cargo Poland Sp. z o.o.*	100,00	100,00	Maßgeblicher	Ul. Grzybowska nr. 4, lok. 3, 00-131 Warsaw, Polen	140769114
CD Cargo Slovakia, s.r.o.*	100,00	100,00	Maßgeblicher	Seberiniho 1, Bratislava 821 03, Slowakei	44349793
CD Cargo Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság*	100,00	100,00	Maßgeblicher	Keleti sor utca 26-4, 4150 Püspökladány, Ungarn	09-09- 031990
ČD Cargo Adria d.o.o.*	100,00	100,00	Maßgeblicher	Savska cesta 32, Zagreb, Kroatien	081371623
ČD Cargo Logistics, a.s.*	100,00	100,00	Maßgeblicher	Prag 1 – Nové Město, Opletalova 1284/37, 11000	27906931
Terminál Mošnov, a.s.*	-	25,00	Wesentlicher	Na Florenci 1332/23, Nové Město, 110 00 Prag 1	14198240
Terminal Brno, a.s.*	66,93	66,93	Maßgeblicher	K terminálu 614/11, Horní Heršpice, 619 00 Brno	28295374
ČD-DUSS Terminál, a.s.*	51,00	51,00	Maßgeblicher	Lovosice, Lukavecká 1189, 41002	27316106
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	100,00	Maßgeblicher	Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3	24829871
ČD - Telematika a.s.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Prag 3, Pernerova 2819/2a , 13000	61459445
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	100,00	100,00	Maßgeblicher	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	Maßgeblicher	Husova 635/1b, Přerov I-Město, 750 52 Přerov	27786331
ČD Cargo, a.s.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Prag 7 – Holešovice, Jankovcova 1569/2c, 17000	28196678
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Prvního pluku 621/8a, Karlín, 186 00 Prag 8	27378225
ČD travel, s.r.o.	51,72	51,72	Maßgeblicher	28. října 372/5, Staré Město, 110 00 Prag 1	27364976
ČD relax s.r.o.	51,72	51,72	Maßgeblicher	28. října 372/5, Staré Město, 110 00 Prag 1	05783623
ODP-software, spol. s r.o.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3	61683809
CHAPS spol. s r.o.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Bráfova 1617/21, Žabovřesky, 616 00 Brno	47547022
ČSAD SVT Praha, s.r.o.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Prag 8, Křižíkova 4-6	45805202
SVT Slovakia s.r.o.	80,00	80,00	Maßgeblicher	Partizánska cesta 97, Banská Bystrica 974 01, Slowakei	36620602
INPROP, s.r.o.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Rosinská cesta 12, Žilina 010 08, Slowakei	31609066
Smíchov Station Development, a.s.	0	51,00	Mitbeherrschung	U Sluncové 666/12a, Karlín, 186 00 Prag 8	27244164



Bezeichnung der Gesellschaft	Beteiligung ČD, a.s. 2024 (%)	Beteiligung ČD, a.s. 2023 (%)	Art des Einflusses	Sitz	ID
Zižkov Station Development, a.s.	51,00	51,00	Mitbeherrschung	U Sluncové 666/12a, Karlín, 186 00 Prag 8	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	Maßgeblicher	Brněnská 1748/21b, 678 01 Blansko	26246422
ČD Restaurant, a.s.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Prag 3, Prvního pluku 81/2a, 13011	27881415
VUZ Slovakia, s.r.o.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Seberínho 1, Bratislava – mestská časť Ružinov 821 03, Slowakei	53156587
ČD Bus a.s.	100,00	100,00	Maßgeblicher	Jeremenkova 231/9, Bělidla, 779 00 Olomouc	17377404
České dráhy, a.s.	-	-	Muttergesellschaft ft 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 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 nimmt 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 31.12.2024:

Vorstand	
Vorsitzender	Ing. Tomáš Tóth
Mitglied	Martin Svojanovský
Mitglied	Zbyszek Wacławik
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 Vojříř, 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 Strafgebühren und Vertragsstrafen. Übersteigt der Wert der durch das Unternehmen erbrachten Dienstleistung das erhaltene Entgelt, wird das erhaltene Entgelt für die erbrachte Dienstleistung als Vertragsvermögen erfasst. Übersteigt das Entgelt den Wert der erbrachten Dienstleistung, entsteht eine Vertragsverpflichtung. Variable Leistungen existieren in Form von Strafgebühren 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 Kurs abhängen, deren Zugangsbewertung zu Beginn des Leasingverhältnisses unter Verwendung des entsprechenden Indexes oder des zugrunde liegenden Kurses 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 im Abschluss 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 Korrekturen und Wertverluste, 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 im Abschluss 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 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 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 den konstanten periodischen Rückfluss der 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 den Rückkauf 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 besonderen Vermögenswerts (d. h. eines Vermögenswerts, der zwischen Herstellungsbeginn und der Versetzung in einen gebrauchsfähigen 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 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.

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 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, wie hinreichende Sicherheit über die Existenz künftiger steuerlicher Gewinne besteht, gegen die verrechnet werden kann. 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 Ausgleichssteuer 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 Wertkorrekturen. 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 spezifische Dienstleistungen und im Fall eines besonderen 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 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 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

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 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 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 Risiken und/oder Chancen aus Verlusten/Erträgen aus ihrem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen ausgesetzt ist, wobei zwischen beidem eine Verbindung besteht (d. h. der Investor die Verfügungsgewalt nutzen kann, um die Chancen und Risiken zu beeinflussen).

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem die Gesellschaft über wesentlichen Einfluss verfügt und bei dem es sich nicht um ein Tochterunternehmen oder eine Beteiligung 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 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 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 Gegenwart (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 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 Gewinnvorräte 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, 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 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 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 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 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 Sicherungsgeschäfte 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 Rohstoffpreissisiko 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 keinen Sicherungszusammenhang aufweisen, klassifiziert die Gesellschaft unter der Kategorie „ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete“.

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 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 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 2024 und 2023 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 2024

In der am 31. Dezember 2024 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
IFRS 16 – Änderungen an IFRS 16 – Leasingverbindlichkeiten beim Sale and Lease-Back	1. Januar 2024
IAS 1 – Änderungen an IAS 1 – Klassifikation von Verbindlichkeiten als kurzfristig und langfristig	1. Januar 2024
IAS 1 – Änderungen an IAS 1 – Langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants	1. Januar 2024
IAS 7 und IFRS 7 – Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 – Lieferkettenfinanzierungsvereinbarungen	1. Januar 2024

Die Verabschiedung der vorstehenden Standards und Änderungen 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 Datum wird festgelegt*
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	
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 Mangel an Umtauschbarkeit	1. Januar 2025

* 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 2024 auf diese Weise die Mietdauer bei Mietverträgen für Gebäude und Transportmittel im Gesamtwert von 380 Mio. CZK (2023: 267 Mio. CZK). Der Buchwert der Leasingverbindlichkeiten aus unbefristeten Verträgen beläuft sich zum 31.12.2024 auf 637 Mio. CZK (zum 31.12.2023: 733 Mio. CZK).

5 GRUNDSTÜCKE, GEBÄUDE UND ANLAGEN

(in Mio. CZK)

Anschaffungskosten	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.2023	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.2024
Grundstücke	143	0	0	0	143	17	0	0	160
Bauten	1 876	25	-1	4	1 904	63	0	185	2 152
Geschäftsausstattung	44 090	2 464	-806	465	46 213	3 478	-689	126	49 128
- Maschinen, Anlagen und Inventar	497	27	-37	2	489	32	-2	7	526
- Transportmittel*	41 045	2 437	-769	258	42 971	3 446	-687	554	46 284
- Vermietete Transportmittel	2 545	0	0	205	2 750	0	0	-435	2 315
- Sonstige	3	0	0	0	3	0	0	0	3
Anlagen im Bau	1 078	326	-168	-468	768	343	-3	-504	604
Anzahlungen	826	26	-249	0	603	366	-360	0	609
Gesamt	48 013	2 841	-1 224	1	49 631	4 267	-1 052	-193	52 653

(in Mio. CZK)

Korrekturen und Wertberichtigungen	Stand 01.01.23	Zugänge	Ausson- derung	Ab- gänge	Umbu- chungen	Wert- min- derung	Stand 31.12.23	Zugänge	Ausson- derung	Ab- gänge	Umbu- chungen	Wert- min- derung	Stand 31.12.24
Bauten	1 042	37	0	-1	0	0	1 078	42	0	0	0	0	1 120
Geschäftsausstattung	22 655	1512	28	-806	0	-88	23 301	1434	8	-689	-193	1 049	24 910
- Maschinen, Anlagen und Inventar	347	18	0	-37	2	0	330	21	0	-2	6	0	355
- Transportmittel*	20 887	1 425	28	-769	-64	-88	21 419	1353	8	-687	179	1 049	23 321
- Vermietete Transportmittel	1 418	69	0	0	62	0	1 549	60	0	0	-378	0	1 231
- Sonstige	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
Anlagen im Bau	6	1	23	-24	0	23	29	3	0	-3	0	-1	28
Gesamt	23 703	1550	51	-831	0	-65	24 408	1479	8	-692	-193	1 048	26 058

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2023	Stand 01.01.2023
Grundstücke	160	143	143
Bauten	1 032	826	834
Geschäftsausstattung	24 218	22 912	21 435
- Maschinen, Anlagen und Inventar	171	159	150
- Transportmittel*	22 963	21 552	20 158
- Vermietete Transportmittel	1 084	1 201	1 127
- Sonstige	0	0	0
Anlagen im Bau	576	739	1 072
Anzahlungen	609	603	826
Gesamt	26 595	25 223	24 310

* Im Rahmen gesicherter Darlehen angeschaffte Transportmittel sind in den Abschlüssen unter „Transportmittel“ ausgewiesen. Ihr Restbuchwert zum 31.12.2024 beträgt 3 523 Mio. CZK, zum 31.12.2023 sind es 3 250 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 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 umfasst 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.

Im Jahr 2023 wurde die gleiche Bewertung durchgeführt. Da der Rückgang des transportierten Volumens und die erwartete zukünftige Entwicklung jedoch nicht so signifikant waren, wurde keine Wertminderung des Vermögens festgestellt. Im Jahr 2024 hingegen zeigte die Bewertung der Abschlussoperationen und die Impairment-Analyse eine Wertminderung auf, insbesondere unter der Annahme einer Stagnation oder eines weiteren Rückgangs des Transportvolumens in der kommenden Periode.

In der individuellen Gewinn- und Verlustrechnung ist diese Wertminderung in Höhe von 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 des Vermögens ist in Kapitel 2.13 beschrieben.

Zum 31.12.2024 beträgt der Gesamtbestand der Wertminderung 1 372 Mio. CZK, während er zum 31.12.2023 bei 323 Mio. CZK lag. Die Wertberichtigung für unfertige Vermögenswerte wurde ebenfalls aktualisiert und beträgt zum 31.12.2024 28 Mio. CZK bzw. zum 31.12.2023 29 Mio. CZK.



Zugänge bei der Geschäftsausstattung:

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Revisionsreparaturen (Komponenten) von Güterwagen	143	544
Reparaturen Typ R und D (Komponenten) von Triebfahrzeugen	539	406
Anschaffung von Triebfahrzeugen von ČD, a.s.	194	306
Güterwagen Reihe Zacns	80	291
Komponenten – Wagenkasten zu Güterwagen	40	240
Erwerb von Triebfahrzeugen Vectron	0	175
Radsätze (Komponenten) zu Güterwagen	81	160
Technische Kontrollen (Komponenten) zu Güterwagen	104	102
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe TRAXX 388	1 203	85
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe 753.6	64	0
Technische Aufwertung von Triebfahrzeugen	9	56
Technische Aufwertung von Güterwagen	2	48
Umrüstung von Triebfahrzeugen der Baureihe 163 auf die Baureihe 363	34	0
Modernisierung von Triebfahrzeugen Baureihe 742	880	0
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe 744	66	0
Sonstige	39	51
Gesamt	3 478	2 464

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)	
	31.12.2024	31.12.2023
Anschaffungskosten	2 315	2 750
Korrekturen	-1 231	-1 549
Restbuchwert	1 084	1 201

Im Jahresverlauf 2024 nutzte die Gesellschaft 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 und 240 ausgestattet. Die Fördermittelanzahlung wurde auch beim Erwerb von Lokomotiven der Baureihe 380 zum Anspruch genommen. Darüber hinaus erhielt die Gesellschaft Fördermittel für die Aktualisierung des ETCS bei den Lokomotiven der Baureihe 383. Insgesamt handelte es sich um Vermögen im Wert von 282 Mio. CZK (2023: 316 Mio. CZK).

Die Rückgänge bei den Anzahlungen in Höhe von 360 Mio. CZK beruhen insbesondere auf der Aktivierung von Lokomotiven Vectron (160 Mio. CZK) und Modernisierung der Baureihe 742.7 (139 Mio. CZK) sowie der Aktivierung des Zugbeeinflussungssystems ETCS (34 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 31.12.2024 noch zum 31.12.2023 ein Pfandrecht bestellt. Verbindlichkeiten der Gesellschaft aus Rückleasing sind durch das Eigentumsrecht des Leasinggebers am vermieteten Vermögenswert besichert.

6 IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

(in Mio. CZK)

Anschaffungs- kosten	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.2023	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.2024
Software	1 410	66	0	40	1 516	59	0	36	1 611
Bewertbare Rechte	194	3	0	6	203	2	0	2	207
Unfertiges Vermögen	-83	61	46	-1	-47	59	29	0	-38
Gesamt	1 665	115	-1	-1	1 778	90	0	0	1 868

(in Mio. CZK)

Korrekturen	Stand 01.01.2023	Zugänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2023	Zugänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2024
Software	805	101	0	906	89	0	995
Bewertbare Rechte	145	9	0	154	10	0	164
Gesamt	950	110	0	1 060	99	0	1 159

(in Mio. CZK)

Restbuchwert	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2023	Stand 01.01.2023
Software	616	610	605
Bewertbare Rechte	43	49	49
Unfertiges Vermögen	50	59	61
Gesamt	709	718	715

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 31.12.2024 bewertbare Rechte (Lizenzen) zum Gesamtrestbuchwert von 43 Mio. CZK ein. Die bedeutendsten Posten sind Lizenzen für das Modulare System in Höhe von 10 Mio. CZK, SAP-Lizenzen in Höhe von 11 Mio. CZK, Microsoft-Lizenzen in Höhe von 7 Mio. CZK, Noetic-Lizenzen in Höhe von 8 Mio. CZK und Altworx-Lizenzen in Höhe von 4 Mio. CZK. 2024 wurden Lizenzen zum Gesamtbetrag von 4 Mio. CZK aktiviert.

Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögensgegenstände:

	Jahre
Software	3 – 10
Bewertbare Rechte	6 – 10



6.1 Software

	(in Mio. CZK)		
Restbuchwert	31.12.2024	31.12.2023	01.01.2023
Betriebs- und Geschäftsaufgaben im Projekt PROBIS	436	402	409
SAP	60	54	65
Programm IT-Sicherheit	11	13	14
Sonstige	109	141	117
Gesamt	616	610	605

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 2024 vor allem aus Anpassungen und Upgrades bestehender Systeme: Informationssystem für Dispatching im Rahmen des Projekts Komplettzüge in Höhe von 17 Mio. CZK, Entwicklung des Betriebsinformationssystems PRIS in Höhe von 6 Mio. CZK, Geschäftssystem OSCAR in Höhe von 5 Mio. CZK, Navigation für Lokführer in Höhe von 3 Mio. CZK, Software Altworx in Höhe von 5 Mio. CZK.

7 INVESTITIONEN IN TOCHTER- UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

	(in Mio. CZK)	
Kategorie	Anteilswert* zum 31.12.2024	Anteilswert* zum 31.12.2023
Tochterunternehmen	1 089	1 090
Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	40	46
Gesamt	1 129	1 136

* 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 31.12.2024	Anteilswert* zum 31.12.2023
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	263	264
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	48	48
Gesamt		1 089	1 090

* 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	Beteiligung
		zum 31.12.2024	zum 31.12.2023
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.	Betriebung eines Kombiverkehrsterminals in Brunn	66,93 %	66,93 %
ČD-DUSS Terminál, a.s.	Betriebung 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

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	(in Mio. CZK)	
		Anteilswert* zum 31.12.2024	Anteilswert* zum 31.12.2023
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava-Přívov	12	18
RAILLEX, a.s.	Belgická 196/38, 120 00 Prag 2	1	1
Gesamt		13	19

* Der Anteilswert entspricht dem Nettowert der Investition, bestehend aus den Anschaffungskosten abzüglich einer eventuellen Wertberichtigung.

Bezeichnung der Gesellschaft	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Anteilswert zum 31.12.2024	Anteilswert zum 31.12.2023
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	50 %	50 %
RAILLEX, a.s.	Frachumschlag, technische Dienstleistungen im Verkehr, Spedition	50 %	50 %

7.3 Angaben zu assoziierten Unternehmen

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	(in Mio. CZK)	
		Anteilswert* zum 31.12.2024	Anteilswert* zum 31.12.2023
BOHEMIKOMBI, 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-Přívov	27	27
Terminál Mošnov, a.s.	Na Florenci 1332/23, 110 00 Prag 1	0	0
Gesamt		27	27

* Der Anteilswert entspricht dem Nettowert der Investition, bestehend aus den Anschaffungskosten abzüglich einer eventuellen Wertberichtigung.

Bezeichnung der Gesellschaft	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Beteiligung zum 31.12.2024	Beteiligung zum 31.12.2023
BOHEMIKOMBI, 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 %
Terminál Mošnov, a.s.	Betrieb des Terminals Mošnov	25 %*	25 %*

* Die Beteiligung am Unternehmen im Eigentum der ČD Cargo Logistics, a.s. wurde 2024 veräußert



7.4 Zusammenfassende Finanzangaben zu Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen

(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)							
31.12.2023	RAILLEX, a.s.	Ostravská dopravní společnost, a.s.	Gemeinschafts- unternehmen gesamt	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Terminál Mošnov, a.s.	Assoziierte Unternehmen gesamt
Aktiva gesamt	65	85	150	18	313	46	377
Kurzfristiges Vermögen	64	85	149	17	150	39	206
Anlagevermögen	1	0	1	1	163	7	171
Verbindlichkeiten gesamt	33	48	81	10	155	50	215
Kurzfristige Verbindlichkeiten	33	48	81	10	57	50	117
Langfristige Verbindlichkeiten	0	0	0	0	98	0	98
Nettovermögen	32	37	69	8	158	-4	162
Anteil am Nettovermögen	16	18	34	0	32	0	32

(in Mio. CZK)		
Gemeinschaftsunternehmen	2024	2023
Erträge gesamt	223	687
Jahresüberschuss	18	28
Anteil am Jahresüberschuss	9	12

(in Mio. CZK)		
Assoziierte Unternehmen	2024	2023
Erträge gesamt	353	471
Jahresüberschuss	24	-4
Anteil am Jahresüberschuss	5	-4

8 VORRÄTE

(in Mio. CZK)		
	31.12.2024	31.12.2023
Ersatzteile für Schienenfahrzeuge und Triebfahrzeuge	456	396
Ersatzteile für sonstige Maschinen, Geräte und Anlagen	7	8
Kraftstoffe, Schmierstoffe und sonstige Erdölerzeugnisse	6	6
Arbeitskleidung, Schuhwerk, Schutzausrüstung	4	4
Sonstige	57	42
Anschaffungswert gesamt	530	456
Wertminderung der Vorräte auf den Nettoveräußerungswert	-10	-8
Restbuchwert gesamt	520	448



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)						Gesamt nach Fälligkeit	Gesamt
Kategorie	Vor Fälligkeit	Nach Fälligkeit (Tage)					366 und mehr		
		1-30 Tage	31-90	91-180	181-365				
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
31.12.2023	Brutto	1 648	79	1	2	27	82	191	1 839
	Wertberichtigungen	-42	-2	0	-1	-15	-82	-100	-142
	Netto	1 606	77	1	1	12	0	91	1 697

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	2024	2023
Wertberichtigungen zum 1. Januar	142	138
Bildung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	16	20
Auflösung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	-3	-14
Abgeschriebene Posten – geschäftliche Forderungen	-31	-2
Wertberichtigungen zum 31. Dezember	124	142

*Informationen zum Kreditrisiko werden in Kapitel 33.6 enthalten.

10 SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

	(in Mio. CZK)	
	31. 12. 2024	31. 12. 2023
Leasingforderungen (siehe Kapitel 10.1.)	0	4
Sicherungsderivate	0	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	8	7
Sonstige Finanzanlagen	8	12
Leasingforderungen (siehe Kapitel 10.1.)	0	17
Sicherungsderivate	4	56
Konzerninternes Cash-Pooling	3	3
Forderungen aus Mankos und Schäden	17	12
Forderungen aus Mankos und Schäden – Wertberichtigungen	-4	-4
Gebundene Geldmittel	11	49
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	32	58
Sonstige finanzielle Vermögenswerte – Wertberichtigungen	-1	-3
Sonstiges kurzfristiges Finanzvermögen	62	188
Sonstige finanzielle Vermögenswerte gesamt	70	200

Sicherungsderivate sind zum beizulegenden Zeitwert, sonstige finanzielle Vermögenswerte zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte bestehen im Jahr 2024 vor allem aus nicht gezahlten Dividenden für CD Cargo Slovakia, s.r.o., in Höhe von 13 Mio. CZK.



Sonstige finanzielle Vermögenswerte bestanden im Jahr 2023 vor allem aus nicht gezahlten Dividenden für CD Cargo Germany GmbH in Höhe von 4 Mio. CZK und CD Cargo Slovakia, s.r.o., in Höhe von 10 Mio. CZK.

In Bezug auf die einzelnen sonstigen finanziellen Vermögenswerte bestand in Verbindung mit IFRS 9 kein Anlass zur Bildung einer Wertberichtigung aufgrund eines zu erwartenden Kreditausfalls.

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.

Offenlegung gemäß IFRS 16

Fälligkeitsanalyse für Leasingforderungen:

	(in Mio. CZK)	
	31. 12. 2024	31. 12. 2023
1. Jahr	0	18
2. Jahr	0	4
3. Jahr	0	0
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	0	22
Minus: nicht realisierte Erträge	0	-1
Barwert der Leasingforderung	0	21
Nettoinvestition in das Leasing	0	21
Im Jahresabschluss als:		
<i>Leasingforderungen – kurzfristige</i>	<i>0</i>	<i>17</i>
<i>Leasingforderungen – langfristige</i>	<i>0</i>	<i>4</i>
Gesamt	0	21

In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Werte:

	(in Mio. CZK)	
	31.12.2024	31.12.2023
Ertrag aus der Nettoinvestition in das Finanzierungsleasing	1	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. 2024	31. 12. 2023
Geleistete Anzahlungen	2	1
Sonstige Vermögenswerte – langfristige	2	1
Steuerforderungen Umsatzsteuer	32	68
Vorauszahlungen	91	76
Zuwendungen	97	149
Sonstige	18	16
Sonstige Vermögenswerte – kurzfristige	238	309
Sonstige Vermögenswerte gesamt	240	310

Unter Zuwendungen wird ein zweifelsfreier Anspruch auf eine Teilzuwendung ausgewiesen, welche die Gesellschaft im Rahmen eines Förderprojekts zur Ausstattung von Triebfahrzeugen mit ETCS-Borleinheiten erhält.

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. 2024	31. 12. 2023
Kassenbestand	1	1
Bankkonten*	1 985	1 048
Gesamt	1 986	1 049

* 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. 2024	31. 12. 2023
Citibank Europe plc	Aa3	P-1	94	25
Česká spořitelna, a.s.	Aa3	P-1	1	1
Československá obchodní banka, a.s.	Aa3	P-1	954	535
ING Bank, N.V.	Aa3	P-1	94	58
Komerční banka, a.s.	Aa3	P-1	158	12
Raiffeisenbank a.s.	A2	P-1	130	296
UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	A3	P-2	280	35
Všeobecná úverová banka a.s.	A2	..**	274	86
Gesamt			1 985	1 048

* Banken-Rating der Gesellschaft Moody's mit Gültigkeit Ende 2024

** Rating nicht vorhanden

13 EIGENKAPITAL

13.1 Grundkapital

Die Gesellschaft weist zum Bilanzstichtag 31.12.2024 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. 2024	31. 12. 2023
Emissionsagio	197	197
Rücklage	196	157
Cashflow-Hedge-Rücklage	-159	5
Versicherungsmathematische Verluste	29	7
Gesamt	263	366

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)	
	2024	2023
1. Januar	157	148
Einstellung in die Rücklage aus dem Gewinn	69	9
Nutzung der Rücklage	-30	0
31. Dezember	196	157

Im Einklang mit den internen Regeln der Gesellschaft beträgt die Einstellung in die Rücklage 69 Mio. CZK für 2024.

13.2.3. Cashflow-Hedge-Rücklage

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Stand zu Beginn des Jahres	5	257
Gewinn aus der Umbewertung / Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-262	-401
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	55	90
Gesamtänderung der Cashflow-Hedge-Rücklage	-207	-311
Damit verbundene Ertragsteuer	43	59
Stand am Ende des Jahres	-159	5

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 Dieselmotorkraftstoff. 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	2024	2023
1. Januar	37	90
Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsderivate	-100	-164
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	52	101
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	11	10
31. Dezember	0	37

	(in Mio. CZK)	
Leasingverbindlichkeiten in Fremdwährung nach IFRS 16 – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen	2024	2023
1. Januar	68	150
Gewinn aus der Umbewertung	-69	-99
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	0	0
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	14	17
31. Dezember	13	68

	(in Mio. CZK)	
Kredite und Anleihen in Fremdwährung – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen	2024	2023
1. Januar	-104	20
Gewinn aus der Umbewertung	-91	-157
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	0	0
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	19	33
31. Dezember	-176	-104

	(in Mio. CZK)	
Rohstoffforwards – Absicherung der Beschaffungspreise für Diesel	2024	2023
1. Januar	4	-3
Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsderivate	-2	19
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	3	-11
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	-1	-1
31. Dezember	4	4

13.2.4. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
1. Januar	7	11
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	22	-4
31. Dezember	29	7

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
			1-30	31-90	91-180	181-365	365 und mehr	
31.12.2024	Kurzfristige	2 137	32	20	47	129	0	228
31.12.2023	Kurzfristige	2 281	25	0	2	3	0	30
								2 365
								2 311

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. 2024	31. 12. 2023
Langfristige Bankkredite	8 360	6 613
Langfristige gesicherte Darlehen	2 541	1 988
Leasingverbindlichkeiten	1 710	2 144
Ausgegebene Anleihen	3 770	4 748
Langfristige gesamt	16 381	15 493
Kurzfristige Bankkredite	1 590	1 153
Kurzfristige gesicherte Darlehen	373	314
Leasingverbindlichkeiten	689	900
Kontokorrentkonten	1 167	415
Ausgegebene Anleihen	1 029	31
Kurzfristige gesamt	4 848	2 813
Gesamt	21 229	18 306

15.1 Bankkredite

(in Mio. CZK)					
Bank	Nennwert	Endfälligkeit	Verzinsung	Buchwert zum 31.12.2024	Buchwert zum 31.12.2023
niCredit Bank, a.s.	1 000 Mio. CZK	29.03.2030	fix	525	625
ING Bank NV	1 000 Mio. CZK	31.08.2027	fix	461	615
UniCredit Bank, a.s.	1 000 Mio. CZK	31.12.2027	fix	429	571
ING bank, a. s.	500 Mio. CZK	30.06.2028	fix	269	346
Raiffeisenbank, a. s.	1 000 Mio. CZK	30.06.2031	fix	700	800
Kredit EIB – 1. Tranche	500 Mio. CZK	02.07.2031	fix	409	455
Raiffeisenbank, a. s.	40 Mio. EUR*	30.06.2032	fix	756	841
ING bank, a. s.	40 Mio. EUR*	31.03.2028	fix	705	890
VÚB Bank	30 Mio. EUR*	21.03.2030	fix	566	647
Úvěr EIB - 2. Tranche	40 Mio. EUR*	01.06.2033	fix	1 007	988
Raiffeisenbank, a. s.	40 Mio. EUR*	01.06.2033	fix	873	988
Raiffeisenbank, a. s.	21 Mio. EUR	31.03.2031	fix	447	0
ING Bank NV	40 Mio. EUR	31.03.2031	fix	935	0
ČSOB, a.s.	25 Mio. EUR	23.9.2031	fix	607	0
Kredit EIB – 3. Tranche	50 Mio. EUR	20.12.2034	fix	1 261	0
Gesamt				9 950	7 766
davon kurzfristige				1 590	1 153
davon langfristige				8 360	6 613

* Wert der Inanspruchnahme in CZK siehe Text

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 Aufstellung des Jahresabschlusses fällig sind, werden als kurzfristige Kredite und Darlehen ausgewiesen.

Die Gesellschaft hat in der Berichtsperiode keine Bedingungen von Kreditverträgen verletzt. Bankkredite sind nicht verbürgt.

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 31.12.2024 folgende Anleihenemissionen:

(in Mio. CZK)						
Datum der Emission	Nennwert	Endfälligkeit	Öffentlich handelbar	Kupon	Buchwert zum 31.12.2024	Buchwert zum 31.12.2023
20.07.2018	1 000 Mio. CZK	20.07.2025	Ja	2,55%	1 010	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	771
31.07.2020	1 000 Mio. CZK	31.07.2027	nein	1,65%	1 001	999
20.04.2022	40 Mio. EUR	31.12.2028	nein	1,92%	1 007	990
Gesamt					4 799	4 479
davon kurzfristige					1 029	31
davon langfristige					3 770	4 748

Die Gesellschaft hat weder 2024 noch 2023 geltende Bedingungen für emittierte Anleihen verletzt.

16 RÜCKSTELLUNGEN

(in Mio. CZK)					
	01.01.2024	Bildung	Inanspruchnahme	Auflösung	31.12.2024
Rückstellung für Pensionsleistungen	56	3	10	0	49
- davon langfristiger Teil	47				44
Rückstellung für andere Leistungen an Arbeitnehmer	129	29	54	0	104
- davon langfristiger Teil	74				52
Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer gesamt	185	32	64	0	153
Rückstellung für Prozesskosten	26	0	25	0	1
Rückstellung für Restrukturierung	23	126	23	0	126
Sonstige Rückstellungen	136	57	46	9	138
Rückstellungen gesamt	370	215	158	9	418
Langfristige	121				96
Kurzfristige	249				322

Die Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer besteht im Anspruch der Arbeitnehmer auf eine Zuwendung aufgrund eines Jubiläums, bei Pensionierung und für Behandlungskosten, einschließlich



Lohnersatz bei Leistungserhaltungs- und Erholungsaufenthalten, und wurde zum 31.12.2024 in Höhe von 153 Mio. CZK (31.12.2023: 185 Mio. CZK) kalkuliert. Gegenüber 2023 erfolgte insbesondere eine Änderung der Zuwendung bei einem Jubiläum in Höhe von 38 Mio. CZK (2023: 61 Mio. CZK). Die Rückstellung im Jahr 2024 weiter besteht in Rentenzuwendungen in Höhe von 50 Mio. CZK (2023: 57 Mio. CZK), Zuwendungen für Behandlungskosten, einschließlich Lohnersatz bei Leistungserhaltungs- und Erholungsaufenthalten, in Höhe von 57 Mio. CZK (2023: 58 Mio. CZK) und sonstigen finanziellen Zuwendungen in Höhe von 8 Mio. CZK (2023: 9 Mio. CZK). Bei der Ermittlung der Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer nutzt die Gesellschaft ein versicherungsmathematisches Modell, dem die aktuellen Angaben zu Arbeitnehmern (Anzahl, Termin des Rentenanspruchs, Durchschnittslohn, Höhe der finanziellen Zuwendung) und durch qualifizierte Schätzung und aus verfügbaren statistischen Informationen zu erwartende Parameter, wie z. B. zu erwartende Fluktuation, zu erwartender Lohnanstieg, zu erwartende Inflationsrate sowie Invaliditäts- und Sterblichkeitskurve nach Angaben des Tschechischen Amtes für Statistik, zugrunde liegen. Die Zahlungsströme werden mit Hilfe des Marktzinssatzes für Staatsanleihen auf ihren Barwert abgezinst.

Zum 31.12.2024 wurde im Rahmen der vom Management genehmigten Optimierungsmaßnahmen eine Rückstellung für Restrukturierung in Höhe von 126 Mio. CZK erfasst, die Verpflichtungen zur Reduzierung überschüssiger Kapazitäten abdeckt.

Die sonstigen Rückstellungen schließen zum 31.12.2024 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. 2024	31. 12. 2023
Sicherungsderivate	0	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – langfristige	0	1
Sicherungsderivate	1	4
Verbindlichkeit aus einem beendeten Leasingvertrag	121	121
Sonstige	61	42
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – kurzfristige	183	167
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – gesamt	183	168

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 31.12.2024 beträgt der Buchwert dieser Wagen 770 Mio. CZK, zum 31.12.2023 waren es 807 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 31.12.2024 auf 121 Mio. CZK (exkl. USt), zum 31.12.2023 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. 2024	31. 12. 2023
Sonstige Verbindlichkeiten	13	0
Sonstige Verbindlichkeiten – langfristige	13	0
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	403	574
Verbindlichkeiten aus Sozial- und Krankenversicherung	175	170
Steuerverbindlichkeiten – für Arbeitnehmer abgeführte Steuer	36	31
Erhaltene Zuwendungen	8	49
Sonstige Verbindlichkeiten – kurzfristige	622	824
Vertragsverbindlichkeiten	2	2
Verbindlichkeiten zur Erstattung	15	15
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten – kurzfristige	639	841
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten gesamt	652	841

2024 wurde der übrige Teil der Fördermittel aus dem Programm CEF I in Höhe von 148 Mio. CZK bezahlt. Der Restbetrag der Fördermittel aus dem Programm CEF II sind gebundene Geldmittel im Umfang von 8 Mio. CZK. (10. Sonstige finanzielle Vermögenswerte). Das Finanzierungsinstrument Connecting Europe Facility (CEF) ermöglicht die Inanspruchnahme von EU-Fördermitteln zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der Tschechischen Republik. Es dient der Finanzierung der Entwicklung transeuropäischer Netze, wobei Projekte von gemeinsamem Interesse in den Bereichen Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur und die Nutzung potenzieller Synergien zwischen den genannten Sektoren unterstützt werden. Darüber hinaus wurde ein Zuschuss aus dem Staatlichen Fonds der Verkehrsinfrastruktur (SFDI) in Höhe von 12 Mio. CZK gewährt, der für die Aktualisierung von ETCS 4 der Triebfahrzeugen der Baureihe 383 angewendet wurde. Die Fördermittel wurden vollständig ausgeschöpft.

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten beinhalten außerdem Verbindlichkeiten gegenüber Arbeitnehmern, die sich aus dem gültigen Kollektivvertrag ergeben.



Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Arbeitnehmer 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.

	01.01.2023	Zugänge	Änderung der Mietzeit	Änderung des Mietzinses	Abgänge	31.12.2023	Zugänge	Änderung der Mietzeit	Änderung des Mietzinses	Abgänge	(in Mio. CZK) 31.12.2024
Anschaffungskosten											
Gebäude	434	16	35	48	-91	442	14	89	63	-43	565
- davon Logistikzentrum Lovosice	33	0	0	0	0	33	3	0	0	0	36
Anlagen	1 030	9	75	49	-154	1 009	0	60	57	-184	942
- davon Innofreight-Technologie	1 028	0	75	49	-154	998	0	60	52	-182	928
Transportmittel	3 974	90	157	328	-653	3 896	26	231	14	-795	3 372
- davon Güterwagen	3 695	44	31	306	-595	3 481	17	177	14	-788	2 901
- davon Triebfahrzeuge	250	34	126	22	-48	384	0	52	0	-4	432
Gesamt	5 438	115	267	425	-898	5 347	40	380	134	-1 022	4 879

	01.01.2023	Abschreibungen	Abgänge	31.12.2023	Abschreibungen	Abgänge	(in Mio. CZK) 31.12.2024
Korrekturen und Wertminderung							
Gebäude	159	59	-8	210	73	-8	275
- davon Logistikzentrum Lovosice	23	3	0	26	10	0	36
Anlagen	385	147	-7	525	156	-122	559
- davon Innofreight-Technologie	385	146	-7	524	154	-122	556
Transportmittel	1 207	672	-312	1 567	562	-567	1 562
- davon Güterwagen	1 170	540	-302	1 408	416	-564	1 260
- davon Triebfahrzeuge	22	124	0	146	135	0	281
Gesamt	1 751	878	-327	2 302	791	-697	2 396

	31.12.2024	31.12.2023	(in Mio. CZK) 01.01.2023
Restbuchwert			
Gebäude	290	232	275
- davon Logistikzentrum Lovosice	0	7	10
Anlagen	383	484	645
- davon Innofreight-Technologie	372	474	643
Transportmittel	1 810	2 329	2 767
- davon Güterwagen	1 641	2 073	2 525
- davon Triebfahrzeuge	151	238	228
Gesamt	2 483	3 045	3 687

In der Gesellschaft gab es Zugänge bei der Miete von Güterwagen in Höhe von 17 Mio. CZK, bei der Miete von Triebfahrzeugen gab es keinen Zugang. Abgänge bestanden insbesondere in beendeten Mietverträgen für Güterwagen.

Der Posten Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht nach IFRS 16 schließt auch einen Mietvertrag für Lagerräume im Logistikzentrum Lovosice ein. Da dieser Vertrag für die Gesellschaft einen Verlust in Höhe von ca. 59 Mio. CZK jährlich generiert, hat die Gesellschaft in Bezug auf diesen Mietvertrag in der Vergangenheit eine Rückstellung für Verlustverträge gebildet. Mit Implementierung von IFRS 16 wurde dieser Mietvertrag als Wertminderung eines Vermögenswerts aus einem Nutzungsrecht umklassifiziert. Der Wert dieses Nutzungsrechts war zum 01.01.2019 mit 558 Mio. CZK angesetzt und wurde um eine Wertberichtigung in Höhe von 409 Mio. CZK vermindert. Der ermittelte Wert von 149 Mio. CZK war zum 01.01.2019 in der vorstehenden Tabelle Anschaffungskosten ausgewiesen. 2021 kam es zur Wertminderung des Vermögenswerts aus einem Nutzungsrecht durch die geringere Profitabilität des Betriebs des Logistikareals. Zum 31.12.2024 wird dieser Vermögenswert aus einem Nutzungsrecht zum Restbuchwert von 0 Mio. CZK (31.12.2023: 7 Mio. CZK) erfasst.

Die Position Gebäude außer dem Logistikzentrum in Lovosice 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)	
	31.12.2024	31.12.2023
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	689	900
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	1 710	2 144
Leasingverbindlichkeiten gesamt (siehe Kapitel 15.)	2 399	3 044

In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Werte:

		(in Mio. CZK)	
		2024	2023
Abschreibungen von Vermögenswerten aus einem Nutzungsrecht	27	-783	-878
Wertminderung von Vermögenswerten aus einem Nutzungsrecht	27	-7	0
Zinsaufwand aus Leasingverbindlichkeiten	29	-70	-92
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	25	-371	-124
Aufwand für Leasingverhältnisse über niedrigwertige Vermögenswerte		-16	-19
Nicht in die Bewertung von Leasingverbindlichkeiten einbezogener Aufwand für variable Leasingzahlungen	28	-33	-55

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 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).

Die Gesamtausgaben in Verbindung mit Leasingverhältnissen beliefen sich 2023 auf 1 228 Mio. CZK (davon Leasingraten in Höhe von 938 Mio. CZK, Zinsaufwendungen in Höhe von 92 Mio. CZK, Raten für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 124 Mio. CZK, Raten für Leasing von niedrigwertigen Vermögenswerten in Höhe von 19 Mio. CZK, variable Leasingraten in Höhe von 55 Mio. CZK).

20 VERTRAGLICHE AUSGABENVERPFLICHTUNGEN

Zum Bilanzstichtag hat die Gruppe Verträge zum Kauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen sowie Investitionen in Immobilien in Höhe von 7 946 Mio. CZK abgeschlossen. Davon sind 4 154 Mio. CZK nicht bezahlte Lieferungen, wovon 2 521 Mio. CZK für 2025 vereinbarte Investitionen und 1 633 Mio. CZK für die Folgejahre vereinbarte Lieferungen ausmachen. Ein Teil der Verbindlichkeiten in Höhe von 547 Mio. CZK schafft die Gesellschaft im Jahre 2025 nicht auszuschöpfen. Die restlichen 3 245 Mio. CZK waren zum 31.12.2024 bereits beglichen. Ein wesentlicher Teil der Ausgabenverpflichtungen in Höhe von 6 622 Mio. CZK betrifft Investitionen in Schienenfahrzeuge.

21 EVENTUALFORDERUNGEN

Die ČD Cargo, a.s. erfasste zum 31.12.2024 keine Eventualforderungen.

22 ERHALTENE UND AUSGEGEBENE GARANTIE

22.1 Ausgegebene Bankgarantien

Zum 31.12.2024 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 31.12.2024					
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	05.06.2025	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	17 Mio.	CZK	07.07.2025	Bankgarantie für den Fall, dass die ČD Cargo, a.s., die im Mietvertrag für Bauten und Grundstücke im Logistikzentrum Lovosice festgelegten Pflichten nicht erfüllt



Verzeichnis der aktiven, durch die ČD Cargo, a.s. ausgegebenen Bankgarantien zum 31.12.2024					
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	0,5 Mio.	CZK	30.01.2025	Bürgschaftsverpflichtung – Gesamtsicherheit. Ausgestellt auf das Zollamt für den Südböhmischen Bezirk zur Sicherung der Zollschild und weiterer Gebühren
Zollamt für den Südböhmischen Bezirk, Kasárenská 6, 370 21 České Budějovice	Zollgarantie	3,5 Mio.	CZK	30.01.2025	Garantiekunde zur Absicherung der Zollschild durch eine Gesamtsicherung 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, Frankreich	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	21.09.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS, 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, Frankreich	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	06.10.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS, 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, Frankreich	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	18.05.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS, 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, Frankreich	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	21.03.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS, 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, Frankreich	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	26.01.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS, 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, Frankreich	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	02.02.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
Rive Rail Leasing 5 Limited, 70 Sir John Rogerson's Quay, Dublin 2, Irland	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	31.03.2025	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 ČD Cargo, a.s. angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2024					
Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe	Währung	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstraße 3, 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	9,8 Mio.	EUR	28.02.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08856-2021-001 vom 25.02.2021 Lieferung von bis zu 10 Lokomotiven TRAXX MS3
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstraße, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	Raiffeisenbank a.s.	2,8 Mio.	EUR	21.12.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-001 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 16 St. Lokomotiven TRAXX MS3.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstraße, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	0,7 Mio.	EUR	31.12.2024	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-001 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 St. TRAXX MS.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstraße 3, 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	13 Mio.	EUR	30.06.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-001 vom 20.08.2018 Lieferung von bis zu 10 TRAXX MS.
Alstom Transportation Germany GmbH, Eichhornstraße, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	11 Mio.	EUR	31.12.2025	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-001 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 St. TRAXX MS.
Siemens Mobility s.r.o. Siemensova 2715/1 155 Prag 5	Erste Group Bank AG	0,8 Mio.	EUR	10.04.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09606-2022-001 vom 06.06.2022 ETCS-Aktualisierung der Lokomotive Vectron MS
Siemens Mobility s.r.o. Siemensova 2715/1 155 00 Prag 5	UniCredit Bank Czech Republik and Slovakia, a.s.	1,1 Mio.	EUR	30.06.2025	Gemäß Vertrag Nr. 09287-2021-001 vom 02.12.2021 Lieferungen neuer Endlokomotiven für den Bedarf der ČD Cargo, a.s.
ČD - Telematika a.s. Pernerova 2819/2a 130 00 Praha 3	Raiffeisenbank a.s.	4,4 Mio.	EUR	31.12.2025	Gemäß Vertrag Nr. 09695-2022-001 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 sporiteľňa, a.s.	0,9 Mio.	EUR	15.01.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-001 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 sporiteľňa, a.s.	1,6 Mio.	EUR	15.01.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-001 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 240 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems (Serienausführung).
ŽOS Vrútky a.s. Dielenská Kružná 2 038 61 Vrútky	Slovenská sporiteľňa, a.s.	0,3 Mio.	EUR	31.05.2026	Gemäß Vertrag Nr. 08623-2020-001 vom 7. 1. 2021. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 130 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems, Phase Nr. 1 – Prototyp Switch On/Off im Drittstaat.
ŽOS Vrútky a.s. Dielenská Kružná 2038 61 Vrútky	Slovenská sporiteľňa, a.s.	1,7 Mio.	EUR	31.05.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08623-2020-001 vom 7. 1. 2021. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 130 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems, Phase Nr. 2 – Serienausführung.



Verzeichnis der aktiven, von der ČD Cargo, a.s. angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2024					
Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe	Währung	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund
ŽOS Vrútky a.s. Dielenská Kružná 2038 61 Vrútky	Slovenská sporiteľňa, a.s.	1,1 Mio.	EUR	31.05.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08623-2020-001 vom 7. 1. 2021. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 130 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems, Phase Nr. 1 – Prototyp.
ČD - Telematika a.s. Pernerova 2819/2a 130 00 Praha 3 AŽD Praha s.r.o. Žirovnická 3146/2 106 00 Praha 10	Česká spořitelna, a.s.	1,2 Mio.	EUR	31.03.2025	Gemäß Vertrag Nr. 7344-2019-001 vom 12.03.2019. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in ausgewählte Triebfahrzeuge der Baureihen 163 und 363 mit Switch On/Off.
Českomoravská železniční opravena s.r.o. Kojetinská 358/71 750 02 Píseň	Česká spořitelna, a.s.	30,7Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08714-2020-001 vom 22. 12. 2020. Ausstattung der Triebfahrzeuge der Baureihe 163 mit einem zweiten System für das Eisenbahnnetz mit einer Traktionsstromversorgung von 25 kV / 50 Hz.
ŽOS Vrútky a.s. Dielenská Kružná 2 038 61 Vrútky	Slovenská sporiteľňa, a.s.	0,7 Mio.	EUR	31.12.2025	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-001 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der Triebfahrzeuge der Baureihe 240 mit ETCS.
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	Allianz	200 Mio.	CZK	31.05.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 09545-2022-001 vom 10. 5. 2022. Durchführung der Modernisierung der Triebfahrzeuge der Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (25 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	Allianz	1,7 Mio.	EUR	31.05.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 09545-2022-001 vom 10. 5. 2022. Durchführung der Modernisierung der Triebfahrzeuge der Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (25 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	1,5 Mio.	EUR	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-001 vom 30.11.2020 Lieferung und Installation mobiler ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen der Baureihe 753.7 (30 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17. 9. 2018. Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17. 9. 2018. Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17. 9. 2018. Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	0,3 Mio.	EUR	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-001 vom 30.11.2020 Lieferung und Installation mobiler ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen der Baureihe 753.7 (30 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	0,6 Mio.	EUR	30.09.2024	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-001 vom 30.11.2020 Lieferung und Installation mobiler ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen der Baureihe 753.7 (30 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	0,3 Mio.	EUR	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-001 vom 30.11.2020 Lieferung und Installation mobiler ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen der Baureihe 753.7 (30 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	41 Mio.	CZK	31.01.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x, inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	10 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 7091-2018-001 vom 01.11.2018 Modernisierung von Triebfahrzeugen der Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (50 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,8 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	54,4 Mio.	CZK	31.01.2025	Gemäß Vertrag Nr. 7091-2018-001 vom 01.11.2018. Modernisierung von Triebfahrzeugen der Baureihe 742, inkl. der Installation von ETCS (50 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,9 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,9 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,9 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2019 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,9 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	1,4 Mio.	EUR	31.03.2025	Gemäß Vertrag Nr. 7091-2018-001 vom 01.11.2018. Modernisierung von Triebfahrzeugen der Baureihe 742, inkl. der Installation von ETCS-Ausrüstung (50 St.)



23 ERTRÄGE

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport:	12 516	12 718
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Inland	3 512	4 034
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ausland	9 004	8 684
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Deutschland	3 640	3 015
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Österreich	1 175	1 127
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Polen	913	1 248
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Slowakei	877	1 024
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Italien	708	596
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ukraine	389	391
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Slowenien	339	198
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ungarn	185	188
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Rumänien	144	166
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Belgien	141	99
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Niederlande	105	86
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Russland	64	157
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Frankreich	50	40
□ Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – sonstige Länder	274	349
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport:*		
□ Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Inland	454	488
□ Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ausland	105	117
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – abgegrenzte	559	605
Sonstige Umsatzerlöse in Verbindung mit Transporten	314	281
Erträge aus Verträgen mit Kunden gesamt	13 389	13 604
Erträge aus kurzfristiger Vermietung	443	451
Erträge gesamt	13 832	14 055

* Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport beinhalten insbesondere Erlöse aus in Bahnstationen erbrachten Dienstleistungen, Zusatzdienstleistungen und den Betrieb von Schleppgleisen betreffende Dienstleistungen.

Erträge aus Vermietung schließen vor allem Erträge aus kurzfristigen und gelegentlichen Vermietungen von Güterwagen und Triebfahrzeugen ein.

Der Gesamtumfang der Gütertransporte im Jahr 2024 wurde sowohl in Europa als auch in der Tschechischen Republik durch eine Stagnation der Industrie beeinflusst. Im Inland kam es bei einigen Gütern zu einem Rückgang des transportierten Volumens, aber im Zusammenhang mit der Erweiterung und Modernisierung des Fuhrparks des Unternehmens wächst der Auslandsverkehr. Aufgrund des Kriegs in der Ukraine kam es zu einem signifikanten Rückgang der Leistung nur in Richtung Russland und Kasachstan. Die Entwicklung der fakturierten Dienstleistungen in andere Länder zeigt eine rückläufige Tendenz.

In Hinblick auf den Umfang in Rechnung gestellter Dienstleistungen gehören zu den bedeutendsten inländischen Abnehmern:

- MORAVIA STEEL, a.s.
- ČD Cargo Logistics, a.s.
- Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.
- Čepro, a.s.
- CARBOSPED, spol. s r.o.
- METRANS, a.s.



Der Umfang der in Rechnung gestellten Dienstleistungen übersteigt bei keinem der vorstehenden Abnehmer 10% des Gesamtvolumen.

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
- Mercitalia Rail S.r.l.

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)	
	31. 12. 2024	31. 12. 2023
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen		
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen	15	15
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen gesamt	15	15

23.2 Restliche Leistungsverpflichtungen

	(in Mio. CZK)	
	31. 12. 2024	31. 12. 2023
Restliche Leistungsverpflichtungen:		
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	12	13
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	1	1
Sonstige Umsatzerlöse für mit Transporten verbundene Zusatzdienstleistungen	0	0
Sonstige betriebliche Erträge	2	1
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)	
	2024	2023
Gewinn aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen	14	97
Gewinn aus der Liquidation nicht mehr benötigter Vermögensgegenstände	43	3
Ersatz für Mankos und Schäden	74	50
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	1	2
Kursgewinne – betriebliche	148	172
Veränderung der Wertberichtigungen auf Vorräte – Ertrag	0	1
Erhaltene Dividenden	339	195
Sonstige	174	123
Sonstige betriebliche Erträge gesamt	793	643

Unter Gewinn aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen gibt es insbesondere Gewinn aus dem Verkauf von Wagen an die LOKO TRANS Slovakia, s.r.o. im Wert von 9 Mio. CZK und an die V.K.S. VAGON KOMERC SPEED, spol. s.r.o. im Wert von 4 Mio. CZK.

25 DIENSTLEISTUNGEN, MIETE, MATERIAL- UND ENERGIEVERBRAUCH

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Traktionskosten	-1 653	-1 410
□ Traktionskraftstoff (Diesel)	-370	-382
□ Traktionsstrom	-1 283	-1 028
Entgelt für die Nutzung des Schienenverkehrswegs	-856	-846
Zugewiesene Verkehrswegekapaazität	-25	-28
Sonstige Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	-3 586	-3 443
□ Materialverbrauch	-256	-250
□ Sonstiger Energieverbrauch	-123	-126
□ Kraftstoffverbrauch	-11	-10
□ Reparaturen und Wartung	-256	-237
□ Reisekosten	-76	-71
□ Kurzfristige Miete	-371	-124
□ Gebühren für Eisenbahnwagen (RIV)	-159	-170
□ Frachtkosten	-1 671	-1 670
□ Dienstleistungen in Verbindung mit der Gebäudenutzung	-54	-49
□ Betriebsbedingte Reinigung von Schienenfahrzeugen	-5	-4
□ Grenzübertritte betreffende Leistungen	-96	-102
□ Werbungskosten	-19	-26
□ Beratungsleistungen und Wirtschaftsprüfung	-37	-32
□ Betrieb, Wartung und sonstige Dienstleistungen in Bezug auf ICT	-244	-236
□ Erholungsaufenthalte für Beschäftigte	0	-17
□ Dienstleistungen im Umweltbereich	-2	-1
□ Sonstige Dienstleistungen	-206	-318
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch gesamt	- 6 120	-5 727
Aktivierung von Vermögen und Vorräte	-388	-335
Materialverbrauch mit Aktivierung	-644	-585
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch mit Aktivierung	-6 764	-6 312

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 388 Mio. CZK reduziert. (2023: 335 Mio. CZK)



Der Posten Traktionsstrom für den Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.12.2024 umfasst die von der Gesellschaft Správa železnic, s.o. gekaufte Traktionsenergie in Höhe von 837 Mio. CZK (2023: 786 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 bildet die Aufwendungen für durch den Abschlussprüfer, die Gesellschaft Deloitte Audit, s.r.o. ab.

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Pflichtprüfung des Jahresabschlusses	-2	-1
Andere nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen*	0	-1
Gesamt	-2	-2*

* beinhaltet auch Dienstleistungen von PricewaterhouseCoopers Audit, s.r.o. im Jahr 2023 (Abschluss der Prüfung im Jahr 2022)

26 AUFWENDUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Lohnkosten	-3 675	-3 518
Abfindung	-66	-33
Pensionsvergünstigungen	-767	-755
Beitrag zur Rentenzusatzversicherung	-1	-95
Beitrag zur Kapitallebensversicherung	-2	-15
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung	-453	-426
Vergütungen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen	-18	-30
Sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-92	-134
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer gesamt	-5 074	-5 006
– Aktivierung von Vermögen und Vorräte	-150	-129
Lohnkosten mit Aktivierung	-3 825	-3 647
– Aktivierung von Vermögen und Vorräte	-51	-44
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung mit Aktivierung	-504	-470
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer mit Aktivierung	-5 275	-5 179

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 150 Mio. CZK reduziert. (2023: 129 Mio. CZK). Gleichzeitig werden auch die Kosten für die gesetzliche Sozial- und Krankenversicherung von insgesamt 51 Mio. CZK reduziert (2023: 44 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:

	2024	2023
Mitarbeiter	6 176	6 322
Management in Schlüsselpositionen	12	12
Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand gesamt	6 188	6 334



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)	
	2024	2023
Kurzfristige Vergünstigungen	-13	-23
Pensionsvergünstigungen	-3	-5
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung	-2	-2
Gesamtvergütungen des Managements in Schlüsselpositionen	-18	-30

27 ABSCHREIBUNGEN, AMORTISATION UND WERTMINDERUNG

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Abschreibungen auf Grundstücke, Gebäude und Anlagen (Kapitel 5.)	-63	-55
Abschreibungen auf Transportmittel (Kapitel 5.)	-1 416	-1 495
Abschreibung Leasing – IFRS 16 (Kapitel 19.)	-783	-878
Amortisation immaterieller Vermögensgegenstände (Kapitel 6.)	-99	-110
Verluste/Gewinne aus der Wertminderung von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen (Kapitel 5, 19.)	-1 055	64
Abschreibungen, Amortisation und Werteminderung gesamt	-3 416	-2 474

28 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Änderung des Bestands der Wertberichtigungen für Vorräte	-1	0
Aufwendungen für Vertragsstrafen und Verzugszinsen	-8	-34
Steuern und Gebühren	-11	-7
Kursgewinne – betriebliche	-159	-156
Versicherung	-108	-107
Ersatz für Mankos und Schäden – Fracht	-41	-110
Sonstige	-89	-54
Sonstige betriebliche Aufwendungen gesamt	-417	-468

Die Zeile Sonstige besteht insbesondere aus der Differenz zu den Verbindlichkeiten aus den Leasingverträgen in Höhe von 33 Mio. CZK (2023: 25 Mio. CZK).

29 FINANZAUFWENDUNGEN

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Zinsen aus Kontokorrentkonten und Bankkrediten	-338	-265
Zinsen aus Verbindlichkeiten aus gesicherten Darlehen	-67	-57
Zinsen aus Leasingverbindlichkeiten – IFRS 16	-70	-92
Zinsaufwendungen – Anleihen	-102	-102
Sonstige Zinsaufwendungen	-1	-2
Aufzinsung von Rückstellungen	-8	-5
Kursverluste – finanzielle	-79	-33
Bankauslagen	-1	-1
Sonstige Finanzaufwendungen	-8	-19
Finanzaufwendungen gesamt	-674	-576



30 FINANZERTRÄGE

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Kursgewinne – finanzielle	87	59
Erhaltene Zinsen	26	11
Finanzerträge gesamt	113	70

31 GEWINNSTEUER

31.1 In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Gewinnsteuer

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Fällige Steuer der laufenden Periode – Ausweisung in der GuV-Rechnung	-59	-62
- davon Steuer vom Einkommen und Ertrag mit Bezug auf Vorjahre	4	-1
Latente Steuer – Ausweisung in der GuV-Rechnung*	302	-256
Steueraufwand gesamt	243	-318

Abgleich des Gesamtsteueraufwands für das Jahr mit dem Buchgewinn:

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Gewinn (+) / Verlust (-) vor Steuern	-943	513
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	19%
Voraussichtlicher Aufwand für die Steuer vom Einkommen und Ertrag	198	-98
Anpassungen:		
Erträge aus Dividenden	68	35
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Lohnkosten	-9	-24
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Differenz der Schätzungsdaten der Vorjahre	-8	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – sonstige	-12	-30
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – sonstige	10	2
Fremdkapitalkosten	0	1
Im Ausland bezahlte Steuer	-10	-19
Steuer vom Einkommen und Ertrag mit Bezug auf Vorjahre	4	-1
Steuerermäßigungen	2	2
Auswirkungen der Satzänderung	0	-186
Gewinnsteuer – Ausweisung in der GuV-Rechnung	243	-318

Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer:

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage	43	59
Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	43	59

31.2 Latente Steuer

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Rückstellungen	418	370
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	128	128
Verbindlichkeiten zur Erstattung	15	15
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	5 527	5 468
Forderungen	52	55
Übermäßige Fremdkapitalkosten	223	152
Sonstige	12	30
Bemessungsgrundlage zur Kalkulation der latenten Steuer	6 375	6 218
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Latente Steuerforderung – anerkannte	1 339	1 306
Aufrechnung Forderung vs. Verbindlichkeit	-1 339	-1 306
Latente Steuerforderung	0	0

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Anlagevermögen	-14 070	-15 476
Forderungen – Vertragsstrafen	-10	-40
Derivate	-3	-52
Bemessungsgrundlage zur Kalkulation der latenten Steuer	-14 083	-15 568
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Latente Steuerforderung – anerkannte	-2 957	-3 269
Auffrechnung Forderung vs. Verbindlichkeit	1 339	1 306
Latente Steuerverbindlichkeit	-1 618	-1 963

Die steuerliche Auswirkung temporärer Differenzen ist wie folgt kalkuliert:

	(in Mio. CZK)			
	01.01.2024	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten
Rückstellungen	78	10	0	0
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	27	0	0	0
Verbindlichkeiten zur Erstattung	3	0	0	0
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	1 148	-20	33	0
Forderungen	12	-1	0	0
Übermäßige Fremdkapitalkosten	32	15	0	0
Sonstige	6	-4	0	0
Latente Steuerforderung	1 306	0	33	0

	(in Mio. CZK)			
	01.01.2024	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten
Anlagevermögen	-3 250	296	0	0
Forderungen – Vertragsstrafen	-8	6	0	0
Derivate	-11	0	10	0
Latente Steuerverbindlichkeit	-3 269	302	10	0

	(in Mio. CZK)			
	01.01.2023	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten
Rückstellungen	40	38	0	0
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	28	-1	0	0
Verbindlichkeiten zur Erstattung	3	0	0	0
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	1 197	-99	50	0
Forderungen	12	0	0	0
Übermäßige Fremdkapitalkosten	14	18	0	0
Sonstige	7	-1	0	0
Latente Steuerforderung	1 301	-45	50	0

	(in Mio. CZK)			
	01.01.2023	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten
Anlagevermögen	-3 046	-204	0	0
Forderungen – Vertragsstrafen	-1	-7	0	0
Derivate	-20	0	9	0
Latente Steuerverbindlichkeit	-3 067	-211	9	0



31.3 Ausgleichsteuer

Die Gesellschaft fällt unter das Gesetz über Ausgleichssteuern (globale Mindeststeuer) mit Wirkung zum 31. Dezember 2023. Sie erfüllt die Bedingungen des sicheren Hafen-Tests, und ihre Ausgleichsteuer für das Jahr 2024 beträgt null.

Die Gesellschaft wendet eine vorübergehende Ausnahme auf die Bilanzierung und Offenlegung von Informationen über latente Steuern im Zusammenhang mit der Ertragssteuer im zweiten Pfeiler gemäß IAS 12 an. Daher wurde bei der Berechnung der latenten Steuer die Auswirkung der Ausgleichsteuer nicht berücksichtigt.

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. 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



(in Mio. CZK)

31. 12. 2023	Forderungen	Verbindlichkeiten
České dráhy, a.s.	5	301
Muttergesellschaft	5	301
CD Cargo Germany GmbH	19	43
CD Cargo Austria GmbH	17	3
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	22	43
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	25	26
CD Cargo Hungary Kft.	5	0
ČD Cargo Logistics, a.s.	126	3
Terminal Brno, a.s.	0	2
ČD Cargo Adria d.o.o.	14	2
Tochtergesellschaften	228	122
RAILLEX, a.s.	3	2
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	2	0
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	7	0
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	4	10
Terminál Mošnov, a.s.	1	0
Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	17	12
ČD - Telematika a.s.	0	9
ČD - Informační Systémy, a.s.	0	77
DPOV, a.s.	1	45
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	0	1
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	9	0
Sonstige Unternehmen	10	132
Gesamt	260	567

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)

2024	Verkauf von Vermögenswerten	Verkauf von Dienstleistungen	Sonstige Erträge	Finanzerträge	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



(in Mio. CZK)					
2023	Verkauf von Vermögenswerten	Verkauf von Dienstleistungen	Sonstige Erträge	Finanz-erträge	Gesamt
České dráhy, a.s.	0	31	2	0	33
DPOV, a.s.	0	2	0	0	2
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	0	54	0	0	54
CD Cargo Germany GmbH	0	329	0	0	329
CD Cargo Austria GmbH	0	166	2	0	168
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	23	156	0	2	181
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	70	171	0	2	243
CD Cargo Hungary Kft	0	30	0	0	30
ČD Cargo Logistics, a.s.	0	764	0	2	766
ČD-DUSS Terminal, a.s.	0	4	0	0	4
ČD Cargo Adria d.o.o.	0	14	0	1	15
RAILLEX, a.s.	0	16	0	0	16
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	0	18	0	0	18
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	0	45	0	0	45
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	30	0	0	30
Terminál Mošnov, a.s.	0	5	0	0	5
Gesamt	93	1 835	4	7	1 939

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

(in Mio. CZK)						
2024	Vermögen	Material und Energie	Dienstleistungen	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 2024 umfasst vor allem den Erwerb gebrauchter Triebfahrzeuge, die Komponentenreparatur und 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, 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.

	(in Mio. CZK)					
	Vermögen	Material und Energie	Dienstleistungen	Sonstige Aufwendungen	Finanzaufwendungen	Gesamt
2023						
České dráhy, a.s.	382	492	102	8	0	984
ČD - Telematika a.s.	2	4	24	0	0	30
ČD - Informační Systémy, a.s.	47	3	148	0	0	198
DPOV, a.s.	28	8	23	0	0	59
ČD relax, s.r.o.	0	0	17	0	0	17
JLV, a.s.	0	0	2	0	0	2
CD Cargo Germany GmbH	0	0	92	0	1	93
CD Cargo Austria GmbH	0	0	11	0	0	11
CD Cargo Poland Sp. z o.o.	0	0	537	0	2	539
CD Cargo Slovakia, s.r.o.	0	0	202	0	2	204
CD Cargo Hungary Kft	0	0	2	0	0	2
ČD Cargo Logistics, a.s.	0	1	17	0	0	18
ČD Cargo Adria d.o.o.	0	0	3	0	0	3
Terminal Brno, a.s.	0	0	15	0	0	15
RAILLEX, a.s.	0	0	6	0	0	6
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	0	54	0	0	54
Terminál Mošnov, a.s.	0	0	1	0	0	1
Gesamt	459	508	1 256	8	5	2 236

Beim Einkauf von Vermögen handelt es sich 2023 vor allem um den Erwerb von gebrauchten Triebwagen, Komponentenreparaturen und die Modernisierung von Triebwagen sowie Investitionen im IT-Bereich

Der Einkauf von Dienstleistungen umfasst 2023 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 2023 handelt es sich vor allem um Diesel im Wert von 367 Mio. CZK, Erwerb von gebrauchten Triebfahrzeugen im Wert von 306 Mio. CZK, Komponentenreparaturen und Modernisierung von Triebfahrzeugen im Wert von 75 Mio. CZK, Erwerb von Ersatzteilen im Wert von 85 Mio. CZK und Erwerb von Wärme im Wert von 34 Mio. CZK.

32.4 Käufe und Verkäufe von immateriellen Vermögensgegenständen, Sachanlagevermögen und Finanzvermögen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

32.4.1 Verkäufe

Im Jahr 2024 erfolgte kein Verkauf von Vermögenswerten an nahestehende Unternehmen.



2023 kam es zum Verkauf von 120 Güterwagen und 2 Triebfahrzeugen an die CD Cargo Slovakia, s.r.o. in einer Gesamthöhe von 70 Mio. CZK und von 40 Güterwagen an die CD Cargo Poland Sp. Z o.o., in einer Gesamthöhe von 23 Mio. CZK.

32.4.2. Käufe

Käufe	(in Mio. CZK)			
	Immaterielle Vermögensgegenstände	Grundstücke, Gebäude, Anlagen	Immaterielle Vermögensgegenstände	Grundstücke, Gebäude, Anlagen
	2024	2024	2023	2023
České dráhy, a.s.	0	295	0	382
ČD – Telematika a.s.	0	287	0	2
ČD – Informační Systémy, a.s.	37	0	47	0
DPOV, a.s.	0	95	0	28
Gesamt	37	677	47	412

Beim Kauf von Vermögen handelt es sich vor allem um den Kauf von gebrauchten Triebwagen, das Zugsicherungssystem ETCS für Lokomotiven, Komponentenreparaturen, die Modernisierung von Triebwagen 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 2024 wurde dieses Instrument einmal in Höhe von 8,5 Mio. CZK genutzt.

32.6 Darlehen an nahestehende Unternehmen und Personen

Die ČD Cargo, a.s., hat Gesellschaft Terminál Nymburk s.r.o. 2024 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 2024 bzw. 2023 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 2024 und 2023 ist in Kapitel 25. angeführt.

Die Erträge der Gesellschaft im Jahr 2024 bestehen insbesondere aus Umsatzerlösen für die Beförderung von Wagensendungen im Inland in Höhe von 24 Mio. CZK. 2023 waren es 20 Mio. CZK.

Aufwendungen und Erträge der Gesellschaft, die in Bezug zur Správa železnic, s.o. realisiert wurden, gestalten sich für 2024 und 2023 wie folgt:



(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
Energieverbrauch	13	0
Sonstige	4	0
Gesamt	1 533	35

(in Mio. CZK)

31.12.2023	Aufwendungen	Erträge
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität	702	0
Miete für Immobilien	14	0
Traktionsstrom	786	0
Wärmeenergie	0	20
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	0
Telekommunikationsdienstleistungen	42	0
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	9	0
Schadenersatz	13	8
Überprüfung von Zwischenfällen	3	0
Energieverbrauch	17	0
Sonstige	7	0
Gesamt	1 593	28

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Gesellschaft Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der Správa železnic, s.o.:

(in Mio. CZK)

Forderungen	31.12.2024	31.12.2023
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	17	12
Geleistete Anzahlungen	52	60
Gesamt	69	72

(in Mio. CZK)

Verbindlichkeiten	31.12.2024	31.12.2023
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität – Güterverkehr	117	145
Traktionsstrom	114	76
Funk- und Kommunikationstechnologien	7	12
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	8	0
Sonstige	5	4
Nicht in Rechnung gestellte Lieferungen	0	14
Gesamt	251	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)

31.12.2024	Aufwendungen	Erträge
Miete von Immobilien	0	24
Gekaufte Eisenbahnleistungen	44	0
Wärmeenergie	14	0
Sonstige	1	0
Gesamt	59	24



(in Mio. CZK)		
31.12.2023	Aufwendungen	Erträge
Miete von Immobilien	1	0
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	120
Gekaufte Eisenbahnleistungen	55	0
Wärmeenergie	12	0
Sonstige	5	0
Gesamt	73	120

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Gesellschaft folgende Forderungen gegen die ČEZ-Gruppe:

(in Mio. CZK)		
Forderungen	31.12.2024	31.12.2023
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	6	26
Gesamt	6	26

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Gesellschaft folgende Verbindlichkeiten gegenüber der ČEZ-Gruppe:

(in Mio. CZK)		
Verbindlichkeiten	31.12.2024	31.12.2023
Gekaufte Eisenbahndienstleistungen	10	17
Sonstige	3	0
Gesamt	13	17

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	31.12.2024	31.12.2023
Kredite, Darlehen und Anleihen	15	21 229	18 306
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	-1 986	-1 049
Nettoschuld gesamt		19 243	17 257



(in Mio. CZK)			
	Kapitel	31.12.2024	31.12.2023
Grundkapital	13	8 494	8 494
Kapitalrücklagen	13	263	366
Gewinnvortrag		226	965
Eigenkapital gesamt		8 983	9 825

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	31.12.2024	31.12.2023
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	1 986	1 049
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	1 760	1 697
	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	66	143
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Derivate im Rahmen von Hedge Accounting	10	4	57
Gesamt			3 816	2 946

(in Mio. CZK)				
Klassifizierung finanzieller Verbindlichkeiten IFRS 9	Klassen finanzieller Verbindlichkeiten	Kapitel	31.12.2024	31.12.2023
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	Gesicherte Darlehen	15	2 914	2 302
	Leasingverbindlichkeiten	15	2 399	3 044
	Ausgegebene Anleihen	15	4 799	4 779
	Kredite	15	11 117	8 181
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	2 365	2 311
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	182	163
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	Derivate im Rahmen von Hedge Accounting	17	1	5
Gesamt			23 777	20 785

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	2024	2023	In der GuV-Rechnung ausgewiesen unter
Zinsen aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	25	10	Finanzerträge
Zinsen aus Forderungen aus Finanzierungsleasing	1	1	Finanzerträge
Dividenden aus realisierbaren finanziellen Vermögenswerten	339	195	Sonstige betriebliche Erträge
Gesamt	365	206	

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 Rohstoffpreissrisiko), 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 Überziehungskredite.

	(in Mio. CZK)	
Festverzinsliche Instrumente	31.12.2024	31.12.2023
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	20 062	17 892
Gesamt	20 062	17 892

	(in Mio. CZK)	
Festverzinsliche Instrumente	31.12.2024	31.12.2023
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	1 167	414
Gesamt	1 167	414

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 Verwaltungsrat 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 2024 und 2023 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 31.12.2024 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	

Die folgenden Tabellen enthalten eine Übersicht über die zum 31.12.2023 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	52	0	0	0	0	33.5.2
Währungsrisiko	Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen in EUR	0	0	2 962	892	0	0	33.5.3
Währungsrisiko	Finanzierung in EUR	0	0	4 824	520	0	0	33.5.4
Rohstoffrisiko	Dieselrohstoffderivate	1	4	0	0	1	4	33.7
Gesamt		1	56	7 786	1 412	1	4	

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 IRFS 7 geforderte Informationen finden sich in der Beschreibung einzelner Sicherungsbeziehungen in den Kapiteln 33.5.2., 33.5.3. a 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)			
31.12.2024	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

	(in Mio. CZK)			
31.12.2023	EUR	USD	Sonstige	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte	1 751	3	0	1 754
Finanzielle Verbindlichkeiten	-6 274	0	-2	-6 276
Gesamt	-4 523	3	-2	-4 522

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)	
	2024	2023
Umrechnung von Fremdwährungspositionen am Ende der Periode	74	182
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten am Ende der Periode	0	0
Auswirkung auf den Periodengewinn vor Steuern gesamt	74	182
Änderung der Auswirkung auf die beim Gewinn/Verlust ausgewiesene Steuer	-16	-38
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	58	144
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsderivaten	0	23
Kursdifferenz von Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16*	142	156
Kursdifferenz von Investitionskrediten und Anleihen*	324	216
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis vor Steuern gesamt	466	395
Änderung der Auswirkung auf die beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Steuer	-98	-83
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis nach Steuern gesamt	368	312

* 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. Währungsderivate

Die Gesellschaft schließt im Einklang mit der Risikomanagementstrategie Währungsforwards und Par Forwards zur Deckung künftiger Zahlungseingänge in Fremdwährungen mit einer vorab festgelegten Sicherungsquote von 1:1 ab. Die Sicherungsquote wird in Verbindung mit den Zielen des Risikomanagements regelmäßig überwacht.

Die Effektivität der Absicherung wird regelmäßig durch Vergleich der Hauptparameter (Critical Terms) gemessen. Im Fall der Währungsabsicherung handelt es sich insbesondere um den Nominalwert. Die Kontrolle der „Übersicherung“ des Währungsrisikos wird ausgehend vom Hedge Report überwacht und durch die Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken und Festlegung der Obergrenze der Absicherung vorausgesetzter Einnahmen erfüllt.

Der Nominalwert der Währungs-Forwards ist niedriger als die künftigen vorausgesetzten Einnahmen der Gesellschaft in der Währung EUR, d. h. es sind nie mehr als 25 % der vorausgesetzten Einnahmen in der Währung EUR abgesichert. Abgesichert ist der Kurs CZK/EUR, der anschließend Einnahmen in Fremdwährung (EUR) in die Funktionswährung (CZK) transformiert. Das maximale Absicherungsvolumen ist zum 31.12.2024 in der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken in der ČD Cargo, a.s. wie folgt festgelegt:

- für 2024 maximal 20 % der EUR-Einnahmen,
- für 2025 maximal 15 % der EUR-Einnahmen.

Die Währungs-Forwards sind 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 (feststehende) Höhe des Währungskurses CZK/EUR aus dem Verkauf von EUR-Einnahmen der Gesellschaft.

Potenzielle Ursachen einer eventuellen Ineffektivität können aufgrund des Basis-Spreads auftreten. Ein weiterer Faktor kann eine zeitliche Abweichung sein. Die Gesellschaft sichert keine konkreten



Geschäftsvorfälle ab, sondern nur das Volumen der geplanten Einnahmen. Die vorstehenden Faktoren sieht die Gesellschaft als unbedeutend oder im hohen Maße unwahrscheinlich an und betrachtet die Währungsabsicherung somit als effektiv.

Offene Fremdwährungsforwards zum Verkauf von Fremdwährung. Zum 31.12.2024 gibt es keine offenen Transaktionen:

(in Mio. CZK)				
	Durchschnittlicher gesicherter Wechselkurs	Fremdwährung	Nominalwert	Beizulegender Zeitwert
31.12.2024	-	-	-	-
31.12.2023	27,185	EUR	652	52

Die Änderung des beizulegenden Zeitwerts des besicherten Grundgeschäfts entspricht für Zwecke der Festlegung der Wirksamkeit der Änderung des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments, weil die Sicherungsbeziehungen umfassend wirksam waren.

Erwartete Realisierung von durch Fremdwährungsforwards abgesicherten Positionen

Die erwarteten abgesicherten Zahlungsströme aus künftigen Umsätzen in EUR weisen folgende Struktur auf:

(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 Umsätze in EUR	-	-	-	-	-	-

(in Mio. CZK)						
31.12.2023	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 Umsätze in EUR	49	99	445	0	0	593

33.5.3. 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. 2024	25,30	EUR	142	3 586
31. 12. 2023	25,22	EUR	156	3 854

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)						
31.12.2024	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

(in Mio. CZK)						
31.12.2023	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	86	149	754	2 608	513	4 110

33.5.4. Finanzierungen in EUR

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 2022 emittierte die Gesellschaft eine Anleihe im Gesamtnennwert von 40 Mio. EUR und nahm 2 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 60 Mio. EUR auf.

Im Jahr 2023 nahm die Gesellschaft 4 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 130 Mio. EUR auf.

Im Jahr 2024 nahm die Gesellschaft 4 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 136 Mio. EUR auf.

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 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 im Zuge der Notwendigkeit einer ausreichend genauen Identifikation der abgesicherten Umsatzerlöse 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 31.12.2024:

					(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	1007
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	1.6.2023	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 Tabelle enthält Informationen zum 31.12.2023:

					(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	988
Investitionskredit RB	29. 4. 2022	24,605	EUR	34	841
Investitionskredit ING	23.12.2022	24,245	EUR	16	395
Investitionskredit ING	23.1.2023	23,880	EUR	20	495
Investitionskredit VUB	22.3.2023	23,720	EUR	26	647
Investitionskredit EIB	1.6.2023	23,685	EUR	40	989
Investitionskredit RB	20.12.2023	24,540	EUR	40	989

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)

31.12.2024	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

(in Mio. CZK)

31.12.2023	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	1 064	0	1 083
Aus Investitionskrediten	0	149	529	2 893	1 434	5 005

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 31.12.2024 durchgeführt.

Gemäß IFRS 9 wurde für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen das vereinfachte Modell zur Anwendung gebracht und in Bezug auf Forderungen ohne signifikante Finanzierungs Komponente die entsprechende Verlustquote für offene Forderungen zum Bilanzstichtag nach Altersstruktur dieser Forderungen herangezogen. Zunächst wurden die Forderungen in drei Kategorien unterteilt und anschließend unterschiedliche Ausfallquoten 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 Kreditausfälle war in der Vergangenheit immer 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. Třinecké železářny, ČEZ, ČEPRO, METRANS, Maersk, Medlog, DB Cargo, CARBOSPED 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. 25 % 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 in dieser Kategorie zu erwartenden Ausfälle werden mit ca. 7 % angesetzt.



Wertminderung von Forderungen

(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
Erwartete Kreditausfallquote*	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 Kreditausfall	0	0	-2	-5	-5	-72	-84
Individueller erwarteter Kreditausfall	-40	0	0	0	0	0	-40
Erwarteter Kreditausfall gesamt	-40	0	-2	-5	-5	-72	-124
Netto-Wert der Forderungen	1 713	42	4	1	0	0	1 760

(in Mio. CZK)							
31.12.2023	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
Erwartete Kreditausfallquote*	2,55%	2,53%	0%	50%	56%	100%	8%
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – brutto Restbuchwert	1 648	79	1	2	27	82	1 839
Erwarteter Kreditausfall	0	0	0	-1	-15	-82	-98
Individueller erwarteter Kreditausfall	-42	-2	0	0	0	0	-44
Erwarteter Kreditausfall gesamt	-42	-2	0	-1	-15	-82	-142
Netto-Wert der Forderungen	1 606	77	1	1	12	0	1 697

* Wertberichtigungsmatrix = % Wertberichtigung aus der historischen Entwicklung + % Berücksichtigung der künftigen Entwicklung = % Gesamtwertberichtigung

(in Mio. CZK)		
Bewegungen der Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2024	2023
Wertberichtigungen zum 1. Januar	142	138
Bildung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	16	20
Auflösung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	-3	-14
Abgeschriebene Posten – geschäftliche Forderungen	-31	-2
Wertberichtigungen zum 31. Dezember	124	142

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)	
	2024	2023
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*	10	13
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis vor Steuern gesamt	10	13
Änderung der Auswirkung auf die beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Steuer	-2	-3
Gesamtauswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis nach Steuern	8	10

* 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 2024 bei 99,31 % (2023: 93,01 %) 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 31.12.2023 in der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken in der ČD Cargo, a.s., wie folgt festgelegt:

- für 2025 maximal 65 % des zugrundeliegenden Vermögenswerts (vorausgesetzten Umfangs des Dieseleinkaufs),
- für 2026 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. 2024	15 868	6 000	3
31. 12. 2023	16 052	7 200	0

* mt = metrische Tonne

Zu erwartende Realisierung von durch Rohstoffderivate gesicherten Grundgeschäften

Die nachstehende Tabelle enthält zu erwartende Zahlungsströme aus Dieseleinkäufen:

	(in Mio. CZK)					
	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
31.12.2024						
Abgesicherte künftige Dieseleinkäufe	714		65	0	0	86

	(in Mio.CZK)					
	Weniger als 1 Monat	1 bis 3 Monate	3 Monate bis 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	5 Jahre und mehr	Gesamt
31. 12. 2023						
Abgesicherte künftige Dieseleinkäufe	611		52	34	0	103

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Auswirkungen der Dieselpreiserhöhung um 10 % auf den Gewinn für den ungesicherten Teil des Dieserverbrauchs durch Derivate. Ein positiver Wert bedeutet einen Anstieg des Gewinns, ein negativer Wert einen Rückgang des Gewinns für den ungesicherten Teil des Dieserverbrauchs:

	(in Mio. CZK)			
	Dieselpreiserhöhung um 10 %		Dieselpreissenkung um 10 %	
	2024	2023	2024	2023
Aufwendungen für den Dieserverbrauch in der Berichtsperiode	-15	-10	15	10
Auswirkung auf den Gewinn/Verlust des Geschäftsjahres vor Steuern gesamt	-15	-10	15	10
Veränderung der Auswirkungen auf die im Gewinn/Verlust ausgewiesenen Steuern	3	2	-3	-2
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	-12	-8	12	8

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)					
31.12.2024	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

	(in Mio. CZK)					
31.12.2023	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	1 359	876	239	0	0	2 474
Sicherungsderivate – netto	0	0	4	1	0	5
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	0	-9	-46	-23	0	-78
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	0	9	42	22	0	73
Gesicherte Darlehen	0	102	262	1 302	851	2 517
Verbindlichkeiten aus Leasing	0	233	741	2 183	59	3 216
Instrumente mit festem Zinssatz – Kredit	419	315	1 070	5 251	2 033	9 088
Instrumente mit festem Zinssatz – Anleihen	8	17	107	4 950	0	5 082
Gesamt	1 786	1 543	2 423	13 687	2 943	22 382

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)					
31.12.2024	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

(in Mio. CZK)

31.12.2023	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	2 226	560	92	11	0	2 889
Sicherungsderivate – netto	5	10	41	1	0	57
<i>Brutto Zahlungsmittelabflüsse</i>	<i>-49</i>	<i>-106</i>	<i>-459</i>	<i>-19</i>	<i>0</i>	<i>-633</i>
<i>Brutto Zahlungsmittelzuflüsse</i>	<i>54</i>	<i>116</i>	<i>500</i>	<i>20</i>	<i>0</i>	<i>690</i>
Gesamt	2 231	570	133	12	0	2 946

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)

	31.12.2024	31.12.2023
Kontokorrentkredite		
· Rahmen in Höhe	1 800	1 800
Wechselprogramm*:		
· Rahmen in Höhe	1 500	1 500
Revolvierende Kredite/Cashpool:		
· Rahmen in Höhe	300	300
Gesamt	3 600	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 01.01.2023	700	200	200	400	300	1 800
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2023	480	47	29	387	1	944
Änderung des Rahmens im Jahr 2023	0	0	0	0	0	0
Rahmen zum 31.12.2023	700	200	200	400	300	1 800
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2023	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

Das Gesamtlimit der Kontokorrentkredite für die Gesellschaft beträgt 1 800 Mio. CZK, der zum 31.12.2024 nicht beanspruchte Betrag beläuft sich auf 1 167 Mio. CZK (2023 wurde ein Kontokorrent in Höhe von 414 Mio. CZK aufgenommen).

(in Mio. CZK)

Wechselprogramm	ČSOB	KB	Gesamt
Rahmen zum 01.01.2023	500	1 500	2 000
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2023	500	1 500	2 000
Änderung des Rahmens im Jahr 2023	0	0	0
Rahmen zum 31.12.2023	500	1 500	2 000
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2023	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



(in Mio. CZK)

Revolvierende Kredite	KB	Gesamt
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	0	0
Rahmen zum 31.12.2024	300	300
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2024	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 31.12.2022	1 965	2 000	2 465	3 135	0	0	0	9 565
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2022	4	0	482	2 635	0	0	0	3 121
Änderung des Rahmens im Jahr 2023	1 500	0	0	0	703	0	0	2 203
Kursänderung	20	0	24	79	39	0	0	162
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

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	Verbindlichkeiten aus Leasing – kurzfristige	Verbindlichkeiten aus Leasing – langfristige	Gesicherte Darlehen – kurzfristige	Gesicherte Darlehen – langfristige	Ausgegebene Anleihen – kurzfristige	Ausgegebene Anleihen – langfristige	Kontokorrent	Gesamt	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen zum 01.01.2023	807	4 681	941	2 739	383	2 279	530	4 720	856	17 936
Zahlungsströme aus Finanzierungen	-960	3 108	-938	0	-383	0	-500	0	-441	-114
Inanspruchnahme von Krediten, Darlehen und Anleihen	0	3 108	0	0	0	0	0	0	0	3 108
Rückzahlung von Krediten, Darlehen und Anleihen	-960	0	0	0	-383	0	-500	0	-441	-2 284
Leasingraten	0	0	-938	0	0	0	0	0	0	-938
Nichtmonetäre Transaktionen:										
Veränderungen der Wechselkurse	13	120	79	0	29	0	0	24	0	265
Umstufung *	1 295	-1 295	359	-359	291	-291	0	0	0	0
Leasingzugänge und Änderung der Schätzung	0	0	469	0	0	0	0	0	0	469
Aufgelaufene Zinsen	189	0	92	0	57	0	102	0	76	516
Bezahlte Zinsen (Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit)	-183	0	-92	0	-57	0	-99	0	-76	-507
Zinskapitalisierung (Cashflow aus Investitionstätigkeit)	0	0	0	0	0	0	-5	0	0	-5
Sonstige nichtmonetäre Bewegungen	-7	0	-10	-236	-6	0	3	3	0	-253
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen zum 31.12.2023	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



(in Mio. CZK)										
Kredite – kurzfristige	Kredite – langfristige	Verbindlichkeiten aus Leasing – kurzfristige	Verbindlichkeiten aus Leasing – langfristige	Gesicherte Darlehen – kurzfristige	Gesicherte Darlehen – langfristige	Ausgegebene Anleihen – kurzfristige	Ausgegebene Anleihen – langfristige	Kontokorrent	Gesamt	
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

* Kredite und Darlehen, die zum 31.12.2022/2023 als langfristig eingestuft waren und 2023/2024 zu kurzfristigen wurden

33.9 Finanzierungsstrategie der Gesellschaft in den Folgejahren

33.9.1. Gesicherte Darlehen

2023 wurde kein gesichertes Darlehen abgeschlossen.

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 Zusammenhang mit geplanten Investitionen wird jedoch 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. 2 100 Mio. CZK, die von 7 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 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 2024 und 2023 nicht ausgeschöpft, der Wechselrahmen jedoch als Form der 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 Komerční banka eröffnet. Für den Fall seiner Inanspruchnahme wurde ein Zinssatz von O/N Pribor + Marge 0,90 % p.a. festgelegt.

Im Jahr 2023 wurde im Mai nur eine Inanspruchnahme in Höhe von 10 Mio. CZK vorgenommen. Im Jahr 2024 wurde im November eine Inanspruchnahme in Höhe von 8,5 Mio. CZK vorgenommen

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 2023 wurde keine neue Emission im Rahmen des Anleiheprogramms oder außerhalb davon realisiert. Eine Anleihe in Höhe von 500 Mio. CZK wurde getilgt (emittiert im Jahr 2016).

Im Jahr 2024 wurden keine neuen Anleiheemissionen im Rahmen des Anleiheprogramms oder außerhalb davon realisiert. Es wurde im Jahr 2024 keine Anleihe fällig.

Insgesamt hat die ČD Cargo, a.s. zum 31.12.2024 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 Laufe des Jahres 2024 wurde der Restbetrag des im Jahr 2023 vertraglich gesicherten Kreditrahmens in Höhe von 20,5 Mio. EUR (umgerechnet 510 Mio. CZK) bei der Raiffeisenbank, a.s., in Anspruch genommen.

Darüber hinaus wurden die nachstehenden zwei Kreditrahmen neu vereinbart und in Anspruch genommen:

- 40 Mio. EUR (vollständig realisiert und aufgenommen, umgerechnet 985 Mio. CZK) bei der ING Bank N.V., organizační složka,
- 25 Mio. EUR (vollständig realisiert und aufgenommen, umgerechnet 628 Mio. CZK) bei der ČSOB, a.s.

Gleichzeitig wurde ein neuer Kreditrahmen in Höhe von 60 Mio. EUR mit Česká exportní banka vereinbart, der im Jahr 2024 nicht abgerufen wurde.



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 (3 412 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.

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 von 40 Mio. EUR (umgerechnet 947 Mio. CZK) aus dem Gesamtlimit aufgenommen. Im Jahr 2024 wurde anschließend die 3. Tranche in Höhe von 50 Mio. EUR (umgerechnet 1 256 Mio. CZK) aus dem Gesamtlimit aufgenommen.

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.

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 Marktzinses umgerechnet.

(in Mio. CZK)

Finanzielle Vermögenswerte	Stufe	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024	Beizulegender Zeitwert 31.12.2023	Buchwert 31.12.2023
Finanzderivate im Hedge Accounting	Stufe 2	4	4	57	57
Gesamt		4	4	57	57

(in Mio. CZK)

Finanzielle Verbindlichkeiten	Stufe	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024	Beizulegender Zeitwert 31.12.2023	Buchwert 31.12.2023
Finanzderivate im Hedge Accounting	Stufe 2	1	1	5	5
Ausgegebene Anleihen	Stufe 2	4 540	4 799	3 501	4 779
Investitionskredite	Stufe 2	9 869	9 949	7 498	7 766
Gesamt		14 410	14 749	11 004	12 550

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 31.12.2024 bzw. 31.12.2023 ausgewiesenen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 zugeordnet.

34 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es wurden keine Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf die Gesellschaft festgestellt.

35 GENEHMIGUNG DES ABSCHLUSSES

Dieser Abschluss wird am 10.04.2025 vom Vorstand genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben.



17 Konzernabschluss (IFRS)



Konsolidierter Konzernabschluss für 2024

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

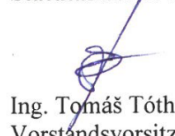
Das Dokument hat folgende Bestandteile:

Bericht über die finanzielle Lage (Bilanz)
Gewinn- und Verlustrechnung
Gesamtergebnisrechnung
Bericht über die Eigenkapitaländerungen
Cash-Flow-Bericht
Anhang zum Jahresabschluss

Prag, 10. April 2025


Ing. Robert Heděhec
Vorstandsmitglied und Finanzdirektor

Statutarisches Organ der Bilanzinheit:


Ing. Tomáš Tóth
Vorstandsvorsitzender


Martin Svojanovský
Vorstandsmitglied



ČD Cargo, a.s.

Konzernabschluss für das Jahr 2024

Erstellt im Einklang mit den von der EU übernommenen IFRS-Rechnungslegungsstandards



KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2024

		31.12.2024	31.12.2023
		in Mio. CZK	in Mio. CZK
Grundstücke, Gebäude und Anlagen	5	28 072	26 378
Immaterielle Vermögensgegenstände	6	715	723
Nutzungsrechte	19	2 640	3 307
Investitionen in Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen	7	60	66
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	56	51
Sonstige Vermögenswerte	11	2	2
Anlagevermögen gesamt		31 545	30 527
Vorräte	8	520	448
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	2 049	1 979
Vorausgezahlte Steuer vom Einkommen und Ertrag		0	10
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	2 231	1 391
Sonstiges Finanzvermögen	10	74	193
Sonstige Vermögenswerte	11	305	375
Kurzfristiges Vermögen gesamt		5 179	4 396
AKTIVA GESAMT		36 724	34 923
Grundkapital	13	8 494	8 494
Kapitalrücklagen	13	305	365
Gewinnvortrag	13	468	1 249
Auf die Eigentümer der Gesellschaft entfallendes Eigenkapital		9 267	10 108
Nicht beherrschende Anteile	34	46	45
Eigenkapital gesamt		9 313	10 153
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	15	16 934	15 945
Latente Steuerverbindlichkeit	32	1 522	1 930
Rückstellungen	16	96	121
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	0	3
Sonstige Verbindlichkeiten	18	8	7
Langfristige Verbindlichkeiten gesamt		18 560	18 006
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	2 498	2 391
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	15	5 046	2 934
Verbindlichkeiten aus der Steuer vom Einkommen und Ertrag		68	94
Rückstellungen	16	325	279
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	185	171
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten	18	729	895
Kurzfristige Verbindlichkeiten gesamt		8 851	6 764
PASSIVA GESAMT		36 724	34 923



KONSOLIDIERTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2024 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2024	Geschäftsjahr bis 31.12.2023
		in Mio. CZK	in Mio. CZK
Erträge	24	15 571	15 729
Sonstige betriebliche Erträge	25	555	460
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch	26	-6 880	-6 380
Leistungen an Arbeitnehmer	27	-5 530	-5 402
Abschreibungen, Amortisation und Wertminderung	28	-3 585	-2 589
Sonstige betriebliche Aufwendungen	29	-537	-578
Verluste aus den Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten		4	-23
Betriebsergebnis		-402	1 217
Finanzaufwendungen	30	-697	-592
Finanzerträge	31	139	100
Beteiligung am Gewinn von assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen	7	14	8
Vorsteuerergebnis		-946	733
Steuer vom Einkommen und Ertrag	32	226	-407
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		-720	326
Auf die Eigentümer der Muttergesellschaft entfallend		-721	325
Auf nicht beherrschende Anteile entfallend		1	1

KONSOLIDIERTE GESAMTERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2024 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2024	Geschäftsjahr bis 31.12.2023
		in Mio. CZK	in Mio. CZK
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		-720	326
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Verbindlichkeiten in Verbindung mit Leistungen an Arbeitnehmer	13	22	-4
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode (Posten, die nicht nachträglich in die Gewinn- und Verlustrechnung umklassifiziert werden)		22	-4
Kursdifferenzen	13	21	83
Cashflow Hedge	13	-206	-315
Damit verbundene latente Steuer vom Einkommen und Ertrag	32	43	60
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode vor Steuern (Posten, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umklassifiziert werden können)		-142	-172
Gesamtergebnis der Periode gesamt		-840	150
Auf die Eigentümer der Muttergesellschaft entfallend		-841	149
Auf nicht beherrschende Anteile entfallend		1	1



KONSOLIDIERTE AUFSTELLUNG ÜBER VERÄNDERUNGEN DES EIGENKAPITALS FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2024 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

	Gezeichnetes Kapital	Emissions- agio*	Rücklage*	Cashflow- Hedge- Rücklage*	Versicherungs- mathematische Gewinne/Verlust e*	Sonstige Rücklagen*	Gewinnvortrag	Auf Eigentümer Der Gesellschaft beherrschende entfallendes Eigenkapital	Nicht 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 2023	8 494	197	178	258	11	-113	953	9 978	44	10 022
Jahresüberschuss	0	0	0	0	0	0	325	325	1	326
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode	0	0	0	-255	-4	83	0	-176	0	-176
Gesamtergebnis der Periode gesamt	0	0	0	-255	-4	83	325	149	1	150
Einstellung in Rücklagen	0	0	10	0	0	0	-10	0	0	0
Gezahlte Dividenden	0	0	0	0	0	0	-19	-19	0	-19
Transaktionen mit Eigentümern in der Periode gesamt	0	0	10	0	0	0	-29	-19	0	-19
31. Dezember 2023	8 494	197	188	3	7	-30	1 249	10 108	45	10 153
Jahresfehlbetrag	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
Einstellungen in Rücklagen	0	0	90	0	0	0	-90	0	0	0
Nutzung der Rücklagen	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

* Im Jahresabschluss sind diese Posten unter „Kapitalrücklage“ einbezogen – siehe Kapitel 13.2.



KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG FÜR DAS ZUM 31. DEZEMBER 2024 ABGELAUFENE GESCHÄFTSJAHR

		Geschäftsjahr bis 31.12.2024	Geschäftsjahr bis 31.12.2023
		in Mio. CZK	in Mio. CZK
CASHFLOW AUS BETRIEBLICHER TÄTIGKEIT			
Ergebnis vor Steuern		-946	733
Finanzaufwendungen	30	606	540
Gewinn aus Verkauf und Aussonderung von Anlagevermögen	25	-67	-28
Gewinn (Verlust) aus Verkauf von Tochtergesellschaft/Gemeinschaftsunternehmen	31	-7	0
Abschreibungen und Amortisation von Anlagevermögen	28	2 530	2 665
Gewinn (Verlust) aus Anlagenabgängen	28	1 055	-76
Veränderung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		43	25
Veränderung der Rückstellungen		21	169
Kursverluste (-gewinne)		17	-16
Sonstige		-28	-24
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit vor Veränderungen des Working Capitals		3 224	3 998
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		-103	105
Veränderung der Vorräte		-80	-68
Veränderung des sonstigen Vermögens		-13	-21
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		326	371
Veränderung der sonstigen Verbindlichkeiten	18	-212	58
Veränderungen des Working Capitals gesamt		-82	445
Cashflow aus betrieblichen Transaktionen		3 142	4 433
Gezahlte Zinsen	30	-581	-530
Gezahlte Gewinnsteuer	32	-157	-82
Erhaltene Dividenden		20	12
Gezahlte Dividenden		0	-19
Netto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit		2 424	3 814
CASHFLOW AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen	5	-4 477	-4 180
Einzahlungen aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen		87	52
Auszahlungen für den Erwerb immaterieller Vermögensgegenstände	6	-121	-115
Auszahlungen für den Erwerb von Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen		0	0
Netto-Cashflows aus dem Verkauf von Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen	6	7	0
Erhaltene Zuwendungen zur Anschaffung von Vermögen	5	160	662
Erhaltene Zinsen		28	13
Netto-Cashflow aus Investitionstätigkeit		-4 316	-3 568
CASHFLOW AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT			
Rückzahlung von Anleihen	15	0	-500
Aufnahme von Krediten und Darlehen	15	5 444	3 228
Rückzahlung von Krediten und Darlehen	15	-1 730	-1 881
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	15	-974	-982
Netto-Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		2 740	-135
Wechselkursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds		-8	1
Nettozunahme/-abnahme der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		840	112
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn des Geschäftsjahres	12	1 391	1 279
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende des Geschäftsjahres	12	2 231	1 391



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. Sitz der Muttergesellschaft ist in der Tschechischen Republik, Prag 7 - Holešovice, Jankovcova 1569/2c.

Zum Bilanzstichtag 31.12.2024 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 31.12.2024 aufgestellt. Berichtsperiode ist das Kalenderjahr vom 01.01.2024 bis 31.12.2024.

1.2 Tätigkeitsgegenstand

Hauptsächlicher Unternehmensgegenstand der Unternehmensgruppe ist die Warenbeförderung 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 – Warenbeförderung 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 31.12.2024

Ende Februar 2022 mündeten die fortgesetzten politischen Spannungen zwischen Russland und der Ukraine in einen Konflikt mit russischer militärischer Intervention. Nach Ausbruch des Konflikts



gewährleistete das Unternehmen 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 2023 hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf das Unternehmen.

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 Brunn	66,93	Kontrolle	Volle
ČD-DUSS Terminál, a.s.	Betrieb eines Containerterminals in Lovosice	51	Kontrolle	Volle
ČD Cargo Logistics, a.s.	Spedition	100	Kontrolle	Volle
RAILLEX, a.s.	Frachtschlag, 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. - in Liquidation	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	50	Mitbeherrschung	Äquivalenz



Bezeichnung der Gesellschaft	Haupttätigkeit	Kapitalanteil in %	Stufe der Abhängigkeit	Art der Konsolidierung
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.

Die Gesellschaft Smíchov Station Development, a.s. wurde ab dem Geschäftsjahr 2024 aus dem Konsolidierungskreis der České dráhy Gruppe ausgeschlossen. Die Gesellschaft Smart Ticketing s.r.o. wurde für das Geschäftsjahr 2023 aus dem Konsolidierungskreis der České dráhy Gruppe ausgeschlossen.

Bezeichnung der Gesellschaft	Beteiligung ČD, a.s. 2024 (%)	Beteiligung ČD, a.s. 2023 (%)	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
Terminál Mošnov, a.s.*	-	25,00	Gemeinschaftsunternehmen	Na Florenci 1332/23, Nové Město, 110 00 Prag 1	14198240
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	Assoziiertes Unternehmen	Belgická 196/38, Vinohrady, 120 00 Prag 2	27560589
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.*	30,00	30,00	Gemeinschaftsunternehmen	Opletalova 921/6, Nové Město, 110 00 Prag 1	45270589
Ostravská dopravní společnost, a.s. v insolvenční*	50,00	50,00	Assoziiertes Unternehmen	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava	60793171
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.*	20,00	20,00	Gemeinschaftsunternehmen	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava	05663041
ČD - Informační Systémy, a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Pernerova 2819/2a, Žižkov, 130 00 Prag 3	24829871



Bezeichnung der Gesellschaft	Beteiligung ČD, a.s. 2024 (%)	Beteiligung ČD, a.s. 2023 (%)	Beziehung	Sitz	ID
ČD - Telematika a.s.	100,00	100,00	Schwestergesellschaft	Prag 3, Perneroва 2819/2a , 13000	61459445
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	Schwestergesellschaft	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	Perneroва 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 Praha, 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		U Sluncové 666/12a, 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	Seberiniho 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 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 nimmt 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. Satzungsmaßiges 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. 2024:

Vorstand	
Vorsitzender	Ing. Tomáš Tóth
Mitglied	Martin Svojanovský
Mitglied	Zbyszek Waclawik

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 Vojtř, 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 Jahresabschluss 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 Tschechische 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 Risiken und/oder Chancen aus Verlusten/Erträgen aus ihrem Engagement in den Beteiligungsunternehmen ausgesetzt ist und die Verfügungsgewalt nutzen kann, um die Chancen und Risiken 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 widerspiegeln, 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 Strafgebühren und Vertragsstrafen. Übersteigt der Wert der durch das Unternehmen erbrachten Dienstleistung das erhaltene Entgelt, wird das erhaltene Entgelt für die erbrachte Dienstleistung als Vertragsvermögen erfasst. Übersteigt das Entgelt den Wert der erbrachten Dienstleistung, entsteht eine Vertragsverpflichtung. Variable Leistungen existieren in Form von Strafgebühren 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 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

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 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 im Abschluss 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 Korrekturen und Wertverluste, 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 im Abschluss 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 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 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 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 den Rückkauf 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 besonderen Vermögenswerts (d. h. eines Vermögenswerts, der zwischen Herstellungsbeginn und der Versetzung in einen gebrauchsfähigen 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.

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, wie hinreichende Sicherheit über die Existenz künftiger steuerlicher Gewinne besteht, gegen die verrechnet werden kann. 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 Ausgleichssteuer 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 Wertkorrekturen. 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 besonderen 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 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 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 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 eine Beteiligung 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 Erstaussweisung 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 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 Gesellschaft 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 Wertänderungen oder Zahlungsstromschwankungen des Grundgeschäfts zu kompensieren. Die Unternehmensgruppe überwacht die Sicherungsbeziehung, 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 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 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 2024

In der am 31. Dezember 2024 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
IFRS 16 – Änderungen an IFRS 16 – Leasingverbindlichkeiten beim Sale and Lease-Back	1. Januar 2024
IAS 1 – Änderungen an IAS 1 – Klassifikation von Verbindlichkeiten als kurzfristig und langfristig	1. Januar 2024
IAS 1 – Änderungen an IAS 1 – Langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants	1. Januar 2024
IAS 7 und IFRS 7 – Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 – Lieferkettenfinanzierungsvereinbarungen	1. Januar 2024

Die Verabschiedung der übrigen vorstehenden Novellierungen 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 Mangel an Umtauschbarkeit	1. Januar 2025

*) 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, SCHÄTZUNGSUNSIHERHEITEN UND METHODENÄNDERUNG

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 2024 auf diese Weise die Mietdauer bei Mietverträgen für Gebäude und Transportmittel im Gesamtwert von 386 Mio. CZK (2023: 267 Mio. CZK). Der Buchwert der Leasingverbindlichkeiten aus unbefristeten Verträgen beläuft sich zum 31.12.2024 auf 637 Mio. CZK (zum 31.12.2023: 820 Mio. CZK).

5 GRUNDSTÜCKE, GEBÄUDE UND ANLAGEN

(in Mio. CZK)											
Anschaffungskosten	01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Kursdifferenzen	31.12.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Kursdifferenzen	31.12.2024
Grundstücke	179	0	0	0	0	179	17	0	0	1	197
Bauten	1 945	26	-1	4	1	1 975	63	0	186	0	2 224
Geschäftsausstattung	46 482	2 725	-769	453	55	48 946	3 546	-775	145	47	51 909
- Maschinen, Anlagen und Inventar	515	28	-37	2	0	508	37	-3	7	0	549
Transportmittel*	42 558	2 697	-732	184	-40	44 667	3 509	-772	1 586	47	49 037
Vermietete Transportmittel	3 402	0	0	267	95	3 764	0	0	-1 448	0	2 316
- Sonstige	7	0	0	0	0	7	0	0	0	0	7
Anlagen im Bau	1 088	346	-169	-462	1	804	351	-3	-514	1	639
Anzahlungen	826	26	-249	0	0	603	687	-361	1	3	933
Gesamt	50 520	3 123	-1 188	-5	57	52 507	4 664	-1 139	-182	52	55 902



(in Mio. CZK)															
Korrekturen und Wertberichtigungen	01.01.23	Zugänge	Ausson- derung	Ab- gänge	Umbu- chungen	Wertmin- derung	Kursdif- ferenzen	31.12.23	Zugänge	Ausson- derung	Abgänge	Umbu- chungen	Wertmin- derung	Kursdif- ferenzen	31.12.24
Bauten	1 071	39	0	-1	0	0	0	1 109	44	0	0	0	0	0	1 153
Geschäftsausstattung - Maschinen, Anlagen und Inventar	24 316	1 591	0	-769	-7	-101	-42	24 988	1 519	29	-775	-182	1 049	18	26 646
Transportmittel*	356	20	0	-37	2	0	0	341	24	0	-3	5	0	0	367
- Vermietete	22 159	1 447	0	-732	-41	-101	-84	22 648	1 435	29	-772	634	1 049	18	25 041
Transportmittel	1 795	124	0	0	32	0	42	1 993	60	0	0	-821	0	0	1 232
- Sonstige	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6
Anlagen im Bau	6	1	24	-25	0	26	0	32	3	0	-3	0	-1	0	31
Gesamt	25 393	1 631	24	-795	-7	-75	-42	26 129	1 566	29	-778	-182	1 048	18	27 830

(in Mio. CZK)			
Restbuchwert	31.12.2024	31.12.2023	01.01.2023
Grundstücke	197	179	179
Bauten	1 071	866	874
Geschäftsausstattung	25 263	23 958	22 166
- Maschinen, Anlagen und Inventar	182	167	159
- Transportmittel*	23 996	22 019	20 399
- Vermietete Transportmittel	1 084	1 771	1 607
- Sonstige	1	1	1
Anlagen im Bau	608	772	1 082
Anzahlungen	933	603	826
Gesamt	28 072	26 378	25 127

* Im Rahmen gesicherter Darlehen angeschaffte Transportmittel sind in den Abschlüssen unter „Transportmittel“ ausgewiesen. Ihr Restbuchwert zum 31.12.2024 beträgt 3 890 Mio. CZK, zum 31.12.2023 sind es 3 494 Mio. CZK. Der Wert dieser gesicherten Darlehen ist Bestandteil des Kapitels 15.3. 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 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 umfasst 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.

Im Jahr 2023 wurde die gleiche Bewertung durchgeführt. Da der Rückgang des transportierten Volumens und die erwartete zukünftige Entwicklung jedoch nicht so signifikant waren, wurde keine Wertminderung des Vermögens festgestellt. Im Jahr 2024 hingegen zeigte die Bewertung der Abschlussoperationen und die Impairment-Analyse eine Wertminderung auf, insbesondere unter der Annahme einer Stagnation oder eines weiteren Rückgangs des Transportvolumens in der kommenden Periode.

In der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung ist diese Wertminderung in Höhe von 1 048 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.

Zum 31.12.2024 beträgt der Gesamtbestand der Wertminderung 1 372 Mio. CZK, während er zum 31.12.2023 bei 323 Mio. CZK lag. Die Wertberichtigung für unfertige Vermögenswerte wurde ebenfalls aktualisiert und ihr Restbetrag beträgt zum 31.12.2024 31 Mio. CZK bzw. zum 31.12.2023 32 Mio. CZK.

Zugänge bei der Geschäftsausstattung:

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe TRAXX 388	1 203	85
Modernisierung von Triebfahrzeugen Baureihe 742	880	0
Reparaturen Typ R und D (Komponenten) von Triebfahrzeugen	539	412
Anschaffung von Triebfahrzeugen von ČD, a.s.	194	306
Revisionsreparaturen (Komponenten) zu Güterwagen	175	742
Technische Kontrollen (Komponenten) zu Güterwagen	107	102
Radsätze (Komponenten) zu Güterwagen	85	188
Güterwagen Reihe Zacns	80	291
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe 744	66	0
Erwerb von Triebfahrzeugen Baureihe 753.6	64	0
Komponenten – Wagenkasten zu Güterwagen	40	240
Umrüstung von Triebfahrzeugen der Baureihe 163 auf die Baureihe 363	34	0
Technische Aufwertung von Triebfahrzeugen	13	56
Technische Aufwertung von Güterwagen	11	72
Erwerb von Triebfahrzeugen Vectron	0	175
Sonstige	55	56
Gesamt	3 546	2 725



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)	
	31.12.2024	31.12.2023
Anschaffungskosten	2 316	3 764
Korrekturen	-1 232	-1 993
Restbuchwert	1 084	1 771

Im Jahresverlauf 2024 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 und 240 ausgestattet. Die Fördermittelanzahlung wurde auch beim Erwerb von Lokomotiven der Baureihe 380 zum 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 282 Mio. CZK (2023: 316 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 31.12.2024 noch zum 31.12.2023 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	01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2024	
Software	1 419	67	0	42	1 528	61	0	38	1 627	
Bewertbare Rechte	194	3	0	6	203	2	0	2	207	
Unfertiges Vermögen	64	47	-1	-49	61	29	0	-40	50	
Gesamt	1 677	117	-1	-1	1 792	92	0	0	1 884	

	(in Mio. CZK)							
Korrekturen	01.01.2023	Zugänge	Umbuchungen	31.12.2023	Zugänge	Umbuchungen	31.12.2024	
Software	813	102	0	915	90	0	1 005	
Bewertbare Rechte	145	9	0	154	10	0	164	
Gesamt	958	111	0	1 069	100	0	1 169	



	(in Mio. CZK)		
Restbuchwert	31.12.2024	31.12.2023	01.01.2023
Software	622	613	606
Bewertbare Rechte	43	49	49
Unfertiges Vermögen	50	61	64
Gesamt	715	723	719

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 31.12.2024 bewertbare Rechte (Lizenzen) zum Gesamtrestbuchwert von 43 Mio. CZK ein. Die bedeutendsten Posten sind Lizenzen für das Modulare System in Höhe von 10 Mio. CZK, SAP-Lizenzen in Höhe von 11 Mio. CZK, Microsoft-Lizenzen in Höhe von 7 Mio. CZK, Noetic-Lizenzen in Höhe von 8 Mio. CZK und Altworx-Lizenzen in Höhe von 4 Mio. CZK. 2024 wurden Lizenzen zum Gesamtbetrag von 4 Mio. CZK aktiviert.

Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögensgegenstände:

	Jahre
Software	3 – 10
Bewertbare Rechte	6 – 10

6.1 Software

	(in Mio. CZK)		
Restbuchwert	31.12.2024	31.12.2023	01.01.2023
Betriebs- und Geschäftsaufgaben im Projekt PROBIS	436	402	409
SAP	60	54	65
Programm IT-Sicherheit	11	13	14
Sonstige	115	144	118
Gesamt	622	613	606

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 2024 vor allem aus Anpassungen und Upgrades bestehender Systeme: Informationssystem für Dispatching im Rahmen des Projekts Komplettzüge in Höhe von 17 Mio. CZK, Entwicklung des Betriebsinformationssystems PRIS in Höhe von 6 Mio. CZK, Geschäftssystem OSCAR in Höhe von 5 Mio. CZK, Navigation für Lokführer in Höhe von 3 Mio. CZK, Software Altworx in Höhe von 5 Mio. CZK.



7 INVESTITIONEN IN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

7.1 Angaben zu Gemeinschaftsunternehmen

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	Kategorie
Ostravská dopravní společnost, a.s. -in Liquidation	U Tiskárny 616/9, 702 00 Ostrava-Přívóz	Gemeinschaftsunternehmen
RAILLEX, a.s.	Belgická 196/38, 120 00 Prag 2	Gemeinschaftsunternehmen

Bezeichnung	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Beteiligung zum 31.12.2024	Beteiligung zum 31.12.2023
Ostravská dopravní společnost, a.s. v likvidaci	Bahnverkehr und Vermietung von Triebfahrzeugen und Eisenbahnwagen	50 %	50 %
RAILLEX, a.s.	Frachtschlag, technische Dienstleistungen im Verkehr, Spedition	50 %	50 %

7.2 Angaben zu assoziierten Unternehmen

Bezeichnung der Gesellschaft	Sitz	Kategorie
BOHEMIKOMBI, 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-Přívóz	Assoziiertes Unternehmen
Terminál Mošnov, a.s.	Na Florenci 1332/23, 110 00 Prag 1	Assoziiertes Unternehmen

Bezeichnung der Gesellschaft	Hauptsächlicher Tätigkeitsgegenstand	Beteiligung zum 31.12.2024	Beteiligung zum 31.12.2023
BOHEMIKOMBI, 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 %
Terminál Mošnov, a.s.	Betrieb des Terminals Mošnov		25 %*

* Die Beteiligung am Unternehmen war Eigentum der ČD Cargo Logistics, a.s.

7.3 Zusammenfassende Finanzangaben zu Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen

(in Mio. CZK)						
31.12.2024	RAILLEX, a.s.	Ostravská dopravní společnost, a.s.	Gemeinschafts- unternehmen gesamt	BOHEMIKOMBI, 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)							
31.12.2023	RAILLEX, a.s.	Ostravská dopravní společnost, a.s.	Gemeinschafts- unternehmen gesamt	BOHEMIKOMBI, spol. s r.o.	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s.	Terminál Mošnov, a.s.	Assoziierte Unternehmen gesamt
Aktiva gesamt	65	85	150	18	313	46	377
Kurzfristiges Vermögen	64	85	149	17	150	39	206
Anlagevermögen	1	0	1	1	163	7	171
Verbindlichkeiten gesamt	33	48	81	10	155	50	215
Kurzfristige Verbindlichkeiten	33	48	81	10	57	50	117
Langfristige Verbindlichkeiten	0	0	0	0	98	0	98
Nettovermögen	32	37	69	8	158	-4	162
Anteil am Nettovermögen	16	18	34	0	32	0	32



	(in Mio. CZK)	
Gemeinschaftsunternehmen	2024	2023
Erträge gesamt	223	687
Jahresüberschuss	18	28
Anteil der Unternehmensgruppe am Jahresüberschuss	9	12

	(in Mio. CZK)	
Assoziierte Unternehmen	2024	2023
Erträge gesamt	353	471
Jahresüberschuss	24	-4
Anteil der Unternehmensgruppe am Jahresüberschuss	5	-4

8 VORRÄTE

	(in Mio. CZK)	
	31.12.2024	31.12.2023
Ersatzteile für Schienenfahrzeuge und Triebfahrzeuge	456	395
Ersatzteile für sonstige Maschinen, Geräte und Anlagen	7	8
Kraftstoffe, Schmierstoffe und sonstige Erdölzeugnisse	6	6
Arbeitskleidung, Schuhwerk, Schutzausrüstung	4	4
Sonstige	57	43
Anschaffungswert gesamt	530	456
Wertminderung der Vorräte auf den Nettoveräußerungswert	-10	-8
Restbuchwert gesamt	520	448

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		
31.12.2024	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
31.12.2023	Brutto	1 836	155	29	3	18	96	301	2 137
	Wertberichtigungen	-52	-5	0	-1	-16	-84	-106	-158
	Netto	1 784	150	29	2	2	12	195	1 979

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	2024	2023
Wertberichtigungen zum 1. Januar	158	141
Bildung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	46	34
Auflösung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	-3	-15
Abgeschriebene Posten – geschäftliche Forderungen	-39	-2
Wertberichtigungen zum 31. Dezember	162	158

*Informationen zum Kreditrisiko werden in Kapitel 35.6 enthalten.



10 SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

	(in Mio. CZK)	
	31.12.2024	31.12.2023
Leasingforderungen (siehe Kapitel 10.1.)	39	34
Sicherungsderivate	0	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	16
Sonstige Finanzanlagen	56	51
Leasingforderungen (siehe Kapitel 10.1.)	13	27
Sicherungsderivate	4	56
Konzerninternes Cash-Pooling	3	3
Forderungen aus Mankos und Schäden	17	12
Forderungen aus Mankos und Schäden – Wertberichtigungen	-4	-4
Gebundene Zahlungsmittel	11	49
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	31	53
Sonstige finanzielle Vermögenswerte – Wertberichtigungen	-1	-3
Sonstiges kurzfristiges Finanzvermögen	74	193
Gesamt	130	244

Sicherungsderivate sind zum beizulegenden Zeitwert, sonstige finanzielle Vermögenswerte zu den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

In Bezug auf die einzelnen sonstigen finanziellen Vermögenswerte bestand in Verbindung mit IFRS 9 kein Anlass zur Bildung einer Wertberichtigung aufgrund eines zu erwartenden Kreditausfalls.

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.

Offenlegung gemäß IFRS 16

Fälligkeitsanalyse für Leasingforderungen:

	(in Mio. CZK)	
	31.12.2024	31.12.2023
1. Jahr	16	29
2. Jahr	15	15
3. Jahr	13	10
4. Jahr	7	9
5. Jahr	6	3
Mehr als 5 Jahre	1	1
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	58	67
Minus: nicht realisierte Erträge	-6	-6
Barwert der Leasingforderung	52	61
Wertberichtigung zur Wertminderung	0	0
Nettoinvestition in das Leasing	52	61
Im Jahresabschluss als:		
Leasingforderungen – kurzfristige	13	27
Leasingforderungen – langfristige	39	34
Gesamt	52	61

In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Werte:

	(in Mio. CZK)	
	31.12.2024	31.12.2023
Ertrag aus der Nettoinvestition in das Finanzierungsleasing	3	4

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 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 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)	
	31.12.2024	31.12.2023
Geleistete Anzahlungen	2	2
Langfristige gesamt	2	2
Geleistete Anzahlungen	2	2
Steuerforderungen Umsatzsteuer	57	98
Vorauszahlungen	115	95
Zuwendungen	97	149
Sonstige	34	31
Kurzfristige gesamt	305	375
Gesamt	307	377

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.

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)	
	31.12.2024	31.12.2023
Kassenbestand	2	1
Bankkonten*	2 229	1 390
Gesamt	2 231	1 391

* 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 31.12.2024	Banksaldo zum 31.12.2023
Citibank Europe plc	P-1	Aa3	94	25
Česká spořitelna, a.s.	P-1	Aa3	1	1
Československá obchodní banka, a.s.	P-1	Aa3	1 017	571
ING Bank, N.V.	P-1	Aa3	94	58
Komerční banka, a.s.	P-1	Aa3	178	21
Raiffeisenbank a.s.	P-1	A2	130	296
UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	P-2	A2	280	35
Všeobecná úvěrová banka a.s.	**	A2	274	86
Millenium bank	P-3	Baa2	8	127
Deutsche Bank	P-1	A1	54	23
Frankfurter Sparkasse*	A-2	._**	5	5
Bank Austria	P-2	._**	13	4
Slovenská sporiteľňa	P-1	A1	2	1
Tatra banka	P-2	A2	27	42
PKO Bank	P-1	A2	21	64
Erste Steiermarkische Bank d.d.*	F2	._**	2	8
Fio banka	**	._**	2	3
Raiffeisenbank, HUF	**	A3	6	11
MBH Bank	**	Baa2	21	9
Gesamt			2 229	1 390

* 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 31.12.2024 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)	
	31.12.2024	31.12.2023
Emissionsagio	197	197
Rücklage	248	188
Cashflow-Hedge-Rücklage	-160	3
Versicherungsmathematische Verluste	29	7
Währungsumrechnungsrücklage	7	-14
Sonstige Rücklagen	-16	-16
Gesamt	305	365

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)	
	2024	2023
1. Januar	188	178
Einstellung in die Gewinnrücklage	90	10
Übertragung aus der Rücklage	-30	0
31. Dezember	248	188

Im Einklang mit den internen Regeln der Gesellschaft beträgt die Einstellung in die Rücklage 90 Mio. CZK für 2024.

13.2.3 Cashflow-Hedge-Rücklage

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Stand zu Beginn des Jahres	3	258
Gewinn aus der Umbewertung / Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-263	-402
Übertragungen auf Gewinn oder Verlust	57	87
Gesamtänderung der Cashflow-Hedge-Rücklage	-206	-315
Damit verbundene Ertragsteuer	43	60
Stand am Ende des Jahres	-160	3

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	2024	2023
1. Januar	36	90
Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsderivate	-100	-163
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	53	98
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	11	11
31. Dezember	0	36



	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Leasingverbindlichkeiten in Fremdwährung nach IFRS 16 – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen		
1. Januar	68	150
Gewinn aus der Umbewertung	-69	-99
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	0	0
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	14	17
31. Dezember	13	68

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Kredite und Anleihen in Fremdwährung – Absicherung zukünftiger Erträge in Fremdwährungen		
1. Januar	-105	20
Gewinn aus der Umbewertung	-91	-158
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	0	0
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	19	33
31. Dezember	-177	-105

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Rohstoffforwards – Absicherung der Beschaffungspreise für Diesel		
1. Januar	4	-2
Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsderivate	-3	18
Auswirkung auf Gewinn oder Verlust	4	-11
Damit verbundene Steuer vom Einkommen und Ertrag – Änderung	-1	-1
31. Dezember	4	4

13.2.4 Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
1. Januar	7	11
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	22	-4
31. Dezember	29	7

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)	
	2024	2023
1. Januar	-14	-95
Kursdifferenzen aus der Umrechnung des Nettovermögens ausländischer Geschäftsbetriebe	21	81
31. Dezember	7	-14

13.2.6 Sonstige Rücklagen

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
1. Januar	-16	-18
Differenz nach Rundung	0	2
31. Dezember	-16	-16



14 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

(in Mio. CZK)								
Jahr	Kategorie	Vor Fälligkeit	Nach Fälligkeit (Tage)				Gesamt nach Fälligkeit	Gesamt
			1-30 Tage	31-90	91-180	181-365	über 365	
31.12.2024	Kurzfristige	2 259	36	23	47	133	0	2 398
31.12.2023	Kurzfristige	2 356	30	0	2	3	0	2 391

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)		
	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Bankkredite	8 479	6 706
Langfristige gesicherte Darlehen	2 907	2 149
Leasingverbindlichkeiten	1 778	2 342
Ausgegebene Anleihen	3 770	4 748
Langfristige gesamt	16 934	15 945
Kurzfristige Bankkredite	1 621	1 169
Kurzfristige gesicherte Darlehen	447	355
Leasingverbindlichkeiten	782	964
Kontokorrentkredite	1 167	415
Ausgegebene Anleihen	1 029	31
Kurzfristige gesamt	5 046	2 934
Gesamt	21 980	18 879

15.1 Bankkredite

(in Mio. CZK)					
Bank	Nennwert	Endfälligkeit	Verzinsung	Buchwert zum 31.12.2024	Buchwert zum 31.12.2023
UniCredit Bank, a.s.	1 000 Mio. CZK	29.03.2030	fix	525	625
ING Bank NV	1 000 Mio. CZK	31.08.2027	fix	461	615
UniCredit Bank, a.s.	1 000 Mio. CZK	31.12.2027	fix	429	571
ING bank, a. s.	500 Mio. CZK	30.06.2028	fix	269	346
Raiffeisenbank, a. s.	1 000 Mio. CZK	31.12.2031	fix	700	800
Kredit EIB – 1. Tranche	500 Mio. CZK	02.07.2031	fix	409	455
Raiffeisenbank, a. s.	40 Mio. EUR*	30.06.2032	fix	756	841
ING bank, a. s.	40 Mio. EUR*	31.03.2028	fix	705	890
VÚB Bank	30 Mio. EUR*	21.03.2030	fix	566	647
Úvér EIB - 2. Tranche	40 Mio. EUR*	01.06.2033	fix	1 007	989
Raiffeisenbank, a. s.	40 Mio. EUR*	31.03.2031	fix	873	989
Raiffeisenbank, a. s.	21 Mio. EUR*	31.03.2031	fix	447	0
ING Bank N.V.	40 Mio. EUR*	31.03.2031	fix	935	0
ČSOB, a.s.	25 Mio. EUR*	23.09.2031	fix	607	0
Kredit EIB - 3. Tranche	50 Mio. EUR*	20.12.2034	fix	1 259	0
Tatrabanka II.	1 Mio. EUR*	31.07.2027	1M EURIBOR + 1,2% p.a.	11	15
Tatrabanka III.	1,5 Mio. EUR*	29.02.2028	1M EURIBOR + 1,1% p.a.	21	27
MHB Bank Nyrt.	3 Mio. EUR*	30.11.2028	3 M EURIBOR + 2% p.a.	62	65
Tatrabanka IV.	2,2 Mio. EUR*	30.06.2036	1M EURIBOR + 1,25% p.a.	58	0
Gesamt				10 100	7 875
davon kurzfristige				1 621	1 169
davon langfristige				8 479	6 706



Eine detaillierte Aufstellung zu den Bewegungen bei den Investitionsrahmen enthält Kapitel 35.8.2. Finanzierungsquellen.

Teile langfristiger Kredite und Darlehen, die in einem kürzeren Zeitraum als einem Jahr ab Aufstellung des Jahresabschlusses fällig sind, werden als kurzfristige Kredite und Darlehen ausgewiesen.

Weder die Muttergesellschaft noch eine der Tochtergesellschaften haben in der Berichtsperiode Bedingungen von Kreditverträgen verletzt. Bankkredite sind nicht verbürgt.

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 31.12.2024 folgende Anleihenemissionen:

(in Mio. CZK)						
Datum der Emission	Nennwert	Endfälligkeit	Öffentlich handelbar	Kupon	Buchwert zum 31.12.2024	Buchwert zum 31.12.2023
20.07.2018	1 000 Mio. CZK	20.07.2025	ja	2,55%	1 010	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	771
31.07.2020	1 000 Mio. CZK	31.07.2027	nein	1,65%	1 001	999
20.04.2022	40 Mio. EUR	31.12.2028	nein	1,92%	1 007	990
Gesamt					4 799	4 779
davon kurzfristige					1 029	530
davon langfristige					3 770	4 220

Die Unternehmensgruppe hat weder 2024 noch 2023 geltende Bedingungen für emittierte Anleihen verletzt.

16 RÜCKSTELLUNGEN

(in Mio. CZK)					
	31.12.2023	Bildung	Inanspruchnahme	Auflösung	31.12.2024
Rückstellung für Pensionsleistungen	56	3	-10	0	49
- davon langfristiger Teil	47				44
Rückstellung für andere Leistungen an Arbeitnehmer	157	36	-89	0	104
- davon langfristiger Teil	74				52
Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer gesamt	213	39	-99	0	153
Rückstellung für Prozesskosten	27	0	-25	0	2
Rückstellung für Restrukturierung	23	126	-23	0	126
Sonstige Rückstellungen	137	60	-47	-10	140
Rückstellungen gesamt	400	225	-194	-10	421
Langfristige	121				96
Kurzfristige	279				325



Die Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer besteht im Anspruch der Arbeitnehmer auf eine Zuwendung aufgrund eines Jubiläums, bei Pensionierung und für Behandlungskosten, einschließlich Lohnersatz bei Leistungserhaltungs- und Erholungsaufenthalten, und wurde zum 31.12.2024 in Höhe von 153 Mio. CZK (31.12.2023: 213 Mio. CZK) kalkuliert. Gegenüber 2023 erfolgte insbesondere eine Änderung der Zuwendung bei einem Jubiläum in Höhe von 38 Mio. CZK (2023: 61 Mio. CZK). Die Rückstellung im Jahr 2024 weiter besteht in Rentenzuwendungen in Höhe von 50 Mio. CZK (2023: 57 Mio. CZK), Zuwendungen für Behandlungskosten, einschließlich Lohnersatz bei Leistungserhaltungs- und Erholungsaufenthalten, in Höhe von 57 Mio. CZK (2023: 58 Mio. CZK) und sonstigen finanziellen Zuwendungen in Höhe von 8 Mio. CZK (2023: 37 Mio. CZK). Bei der Ermittlung der Rückstellung für Leistungen an Arbeitnehmer nutzt die Unternehmensgruppe ein versicherungsmathematisches Modell, dem die aktuellen Angaben zu Arbeitnehmern (Anzahl, Termin des Rentenanspruchs, Durchschnittslohn, Höhe der finanziellen Zuwendung) und durch qualifizierte Schätzung und aus verfügbaren statistischen Informationen zu erwartende Parameter, wie z. B. zu erwartende Fluktuation, zu erwartender Lohnanstieg, zu erwartende Inflationsrate sowie Invaliditäts- und Sterblichkeitskurve nach Angaben des Tschechischen Amtes für Statistik, zugrunde liegen. Die Zahlungsströme werden mit Hilfe des Marktzinssatzes für Staatsanleihen auf ihren Barwert abgezinst. Zum 31.12.2024 wurde im Rahmen der vom Management genehmigten Optimierungsmaßnahmen eine Rückstellung für Restrukturierung in Höhe von 126 Mio. CZK erfasst, die Verpflichtungen zur Reduzierung überschüssiger Kapazitäten abdeckt.

Die sonstigen Rückstellungen schließen zum 31.12.2024 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)	
	31.12.2024	31.12.2023
Sicherungsderivate	0	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – langfristige	0	3
Sicherungsderivate	1	5
Verbindlichkeit aus einem beendeten Leasingvertrag	121	121
Sonstige	63	45
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten – kurzfristige	185	171
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten gesamt	185	174

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 31.12.2024 beträgt der Buchwert dieser Wagen 770 Mio. CZK, zum 31.12.2023 waren es 807 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 31.12.2024 auf 121 Mio. CZK (exkl. USt), zum 31.12.2023 waren es ebenfalls 121 Mio. CZK.

18 SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN UND VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	(in Mio. CZK)	
	31.12.2024	31.12.2023
Sonstige Verbindlichkeiten	8	7
Sonstige Verbindlichkeiten – langfristige	8	7
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	457	598
Verbindlichkeiten aus Sozial- und Krankenversicherung	185	184
Für Arbeitnehmer abgeführte Steuer	47	36
Steuerverbindlichkeiten – USt	12	6
Erhaltene Zuwendungen	8	49
Sonstige	3	4
Sonstige Verbindlichkeiten – kurzfristige	712	877
Vertragsverbindlichkeiten	2	3
Verbindlichkeiten zur Erstattung	15	15
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten – kurzfristige	729	895
Sonstige Verbindlichkeiten und Vertragsverbindlichkeiten gesamt	737	902

2024 wurde der übrige Teil der Fördermittel aus dem Programm CEF I in Höhe von 148 Mio. CZK bezahlt. Der Restbetrag der Fördermittel aus dem Programm CEF II sind gebundene Geldmittel im Umfang von 8 Mio. CZK. (10. Sonstige finanzielle Vermögenswerte). Das Finanzierungsinstrument Connecting Europe Facility (CEF) ermöglicht die Inanspruchnahme von EU-Fördermitteln zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der Tschechischen Republik. Es dient der Finanzierung der Entwicklung transeuropäischer Netze, wobei Projekte von gemeinsamem Interesse in den Bereichen Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur und die Nutzung potenzieller Synergien zwischen den genannten Sektoren unterstützt werden. Darüber hinaus wurde ein Zuschuss aus dem Staatlichen Fonds der Verkehrsinfrastruktur (SFDI) in Höhe von 12 Mio. CZK gewährt, der für die Aktualisierung von



ETCS 4 der Triebfahrzeuge der Baureihe 383 angewendet wurde. Die Fördermittel wurden vollständig ausgeschöpft.

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten beinhalten außerdem Verbindlichkeiten gegenüber Arbeitnehmern der Muttergesellschaft, die sich aus dem gültigen Kollektivvertrag 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	01.0.23	Zugänge	Änderung der Mietzeit	Änderung des Mietzinses	Abgänge	Umbuchungen	Kursdifferenzen	31.12.23	Zugänge	Änderung der Mietzeit	Änderung des Mietzinses	Abgänge	Umbuchungen	Kursdifferenzen	31.12.24
Gebäude	464	21	35	51	-91	0	2	482	14	93	63	-43	0	1	610
- davon Logistikzentrum Lovosice	33	0	0	0	0	0	0	33	3	0	0	0	0	0	36
Anlagen	1 031	10	75	49	-154	0	0	1 011	0	61	57	-183	0	0	946
- davon Innofreight-Technologie	1 028	0	75	49	-154	0	0	998	0	60	52	-182	0	0	928
Transportmittel	4 386	122	157	265	-654	-1	48	4 323	29	232	14	-713	-1	18	3 902
- davon Güterwagen und Lokomotiven	4 351	105	157	265	-644	0	47	4 281	20	230	14	-710	0	17	3 852
Gesamt	5 881	153	267	365	-899	-1	50	5 816	43	386	134	-939	-1	19	5 458

(in Mio. CZK)												
Korrekturen und Wertminderung	01.01.23	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Kursdifferenzen	31.12.23	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Werteminderung	Kursdifferenzen	31.12.24
Gebäude	176	63	-8	0	1	232	70	-9	0	7	0	300
- davon Logistikzentrum Lovosice	23	3	0	0	0	26	3	0	0	7	0	36
Anlagen	386	148	-7	0	0	527	156	-122	0	0	0	561
- davon Innofreight-Technologie	385	147	-7	0	0	525	153	-122	0	0	0	556
Transportmittel	1 328	712	-312	-1	23	1 750	638	-434	-1	0	4	1 957
- davon Güterwagen und Lokomotiven	1 311	703	-302	0	23	1 735	626	-433	0	0	4	1 932
Gesamt	1 890	923	-327	-1	24	2 509	864	-565	-1	7	4	2 818

(in Mio. CZK)			
Restbuchwert	31.12.2024	31.12.2023	01.01.2023
Gebäude	310	250	288
- davon Logistikzentrum Lovosice	0	7	10
Anlagen	385	484	645
- davon Innofreight-Technologie	372	473	643
Transportmittel	1 945	2 573	3 058
- davon Güterwagen und Lokomotiven	1 920	2 546	3 040
Gesamt	2 640	3 307	3 991



In der Unternehmensgruppe gab es Zugänge bei der Miete von Güterwagen in Höhe von 20 Mio. CZK. Abgänge bestanden insbesondere in beendeten Mietverträgen für Güterwagen.

Der Posten Vermögenswerte aus einem Nutzungsrecht nach IFRS 16 schließt auch einen Mietvertrag für Lagerräume im Logistikzentrum Lovosice ein. Da dieser Vertrag für die Muttergesellschaft einen Verlust in Höhe von ca. 59 Mio. CZK jährlich generiert, hat die Gesellschaft in Bezug auf diesen Mietvertrag in der Vergangenheit eine Rückstellung für Verlustverträge gebildet. Mit Implementierung von IFRS 16 wurde dieser Mietvertrag als Wertminderung eines Vermögenswerts aus einem Nutzungsrecht umklassifiziert. Der Wert dieses Nutzungsrechts war zum 01.01.2019 mit 558 Mio. CZK angesetzt und wurde um eine Wertberichtigung in Höhe von 409 Mio. CZK vermindert. Der ermittelte Wert von 149 Mio. CZK war zum 01.01.2019 in der vorstehenden Tabelle Anschaffungskosten ausgewiesen. 2021 kam es zur Wertminderung des Vermögenswerts aus einem Nutzungsrecht durch die geringere Profitabilität des Betriebs des Logistikareals. Zum 31.12.2024 wird dieser Vermögenswert aus einem Nutzungsrecht zum Restbuchwert von 0 Mio. CZK (31.12.2023: 7 Mio. CZK) erfasst.

Die Position Gebäude außer dem Logistikzentrum in Lovosice 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 Gesellschaft wies die Leasingverbindlichkeiten wie folgt aus:

	(in Mio. CZK)	
	31.12.2024	31.12.2023
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	782	964
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	1 778	2 342
Leasingverbindlichkeiten gesamt (siehe Kapitel 15.)	2 560	3 306

In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Werte:

		(in Mio. CZK)	
		2024	2023
Abschreibung von Vermögenswerten aus einem Nutzungsrecht	28	-864	-923
Werteminderung von Vermögenswerten aus einem Nutzungsrecht	28	-7	0
Zinsaufwand aus Leasingverbindlichkeiten	30	-78	-107
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	26	-401	-214
Aufwand für Leasingverhältnisse über niedrigwertige Vermögenswerte		-16	-19
Nicht in die Bewertung von Leasingverbindlichkeiten einbezogener Aufwand für variable Leasingzahlungen	29	-44	-55

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 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).

Die Gesamtausgaben in Verbindung mit Leasingverhältnissen beliefen sich 2023 auf 1 377 Mio. CZK (davon Leasingraten in Höhe von 982 Mio. CZK, Zinsaufwendungen in Höhe von 107 Mio. CZK, Raten für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 214 Mio. CZK, Raten für Leasing von niedrigwertigen Vermögenswerten in Höhe von 19 Mio. CZK, nicht in die Bewertung einbezogene variable Leasingraten in Höhe von 55 Mio. CZK).

20 VERTRAGLICHE AUSGABENVERPFLICHTUNGEN

Zum Bilanzstichtag hat die Unternehmensgruppe Verträge zum Kauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen sowie Investitionen in Immobilien in Höhe von 7 946 Mio. CZK abgeschlossen. Davon sind 4 154 Mio. CZK nicht bezahlte Lieferungen, wovon 2 521 Mio. CZK für 2025 vereinbarte Investitionen und 1 633 Mio. CZK für die Folgejahre vereinbarte Lieferungen ausmachen. Einen Teil der Verbindlichkeiten in Höhe von 547 Mio. CZK wird die Unternehmensgruppe im Jahr 2025 nicht ausschöpfen können. Die restlichen 3 245 Mio. CZK waren zum 31.12.2024 bereits beglichen. Ein wesentlicher Teil der Ausgabenverpflichtungen in Höhe von 6 622 Mio. CZK betrifft Investitionen in Schienenfahrzeuge.

21 EVENTUALFORDERUNGEN

Die Unternehmensgruppe erfasst zum 31.12.2024 keine Eventualforderungen.

22 ERHALTENE UND AUSGEGEBENE GARANTIE

22.1 Ausgegebene Bankgarantien

Zum 31.12.2024 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 31.12.2024					
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	05.06.2025	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	17 Mio.	CZK	07.07.2025	Bankgarantie für den Fall, dass die ČD Cargo, a.s., die im Mietvertrag für Bauten und Grundstücke im Logistikzentrum Lovosice festgelegten Pflichten nicht erfüllt



Verzeichnis der aktiven, durch die ČD Cargo, a.s. ausgegebenen Bankgarantien zum 31.12.2024					
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	0,5 Mio.	CZK	30.01.2025	Bürgschaftsverpflichtung – Gesamtsicherheit. Ausgestellt auf das Zollamt für den Südböhmischen Bezirk zur Sicherung der Zollschild und weiterer Gebühren
Zollamt für den Südböhmischen Bezirk , Kasárenská 6, 370 21 České Budějovice	Zollgarantie	3,5 Mio.	CZK	30.01.2025	Garantieurkunde zur Absicherung der Zollschild 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, Frankreich	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	21.09.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS , 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint- Ouen-sur-Seine Cedex, Frankreich	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	06.10.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS , 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, France	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	18.05.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS , 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, France	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	21.03.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS , 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, France	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	26.01.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
AKIEM SAS , 151-161 Boulevard Victor Hugo – Eurosquare 1, 93452 Saint-Ouen-sur-Seine Cedex, France	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	02.02.2025	Bankgarantie zur Absicherung von Zahlungen für die Gesellschaft AKIEM SAS
Rive Rail Leasing 5 Limited , 70 Sir John Rogerson's Quay, Dublin 2, Irland	Zahlungsgarantie	0,1 Mio.	EUR	31.03.2025	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 ČD Cargo, a.s. angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2024					
Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe	Währung	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund
Alstom Transportation Germany GmbH , Eichhornstraße 3, 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	9,8 Mio.	EUR	28.02.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08856-2021-001 vom 25.02.2021 Lieferung von bis zu 10 Lokomotiven TRAXX MS3
Alstom Transportation Germany GmbH , Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	Raiffeisenbank a.s.	2,8 Mio.	EUR	21.12.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-001 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 16 St. Lokomotiven TRAXX MS3.
Alstom Transportation Germany GmbH , Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	0,7 Mio.	EUR	31.12.2024	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-001 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 St. TRAXX MS.
Alstom Transportation Germany GmbH , Eichhornstraße 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	13 Mio.	EUR	30.06.2026	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-001 vom 20.08.2018 Lieferung von bis zu 10 TRAXX MS.
Alstom Transportation Germany GmbH , Eichhornstrasse, 3, postal code 10785 Berlin, Deutschland	UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	11 Mio.	EUR	31.12.2025	Gemäß Vertrag Nr. 06926-2018-001 vom 20. 08. 2018. Lieferung von bis zu 10 St. TRAXX MS.
Siemens Mobility s.r.o. , Siemsenova 2715/1 155 Prag 5	Erste Group Bank AG	0,8 Mio.	EUR	10.04.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09606-2022-001 vom 06.06.2022 ETCS-Aktualisierung der Lokomotive Vectron MS
Siemens Mobility s.r.o. , Siemsenova 2715/1 155 00 Prag 5	UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s.	1,1 Mio.	EUR	30.06.2025	Gemäß Vertrag Nr. 09287-2021-001 vom 02.12.2021 Lieferungen neuer Endlokomotiven für den Bedarf der ČD Cargo, a.s.



Verzeichnis der aktiven, von der ČD Cargo, a.s. angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2024					
Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe	Währung	Ende der Gültigkeit	Ausstellungsgrund
ČD - Telematika a.s. Pernerova 2819/2a 130 00 Praha 3	Raiffeisenbank a.s.	4,4 Mio.	EUR	31.12.2025	Gemäß Vertrag Nr. 09695-2022-001 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 sporiteľňa, a.s.	0,9 Mio.	EUR	15.01.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-001 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 sporiteľňa, a.s.	1,6 Mio.	EUR	15.01.2026	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-001 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 240 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems (Serienausführung).
ŽOS Vrútky a.s. Dielenská Kružná 2 038 61 Vrútky	Slovenská sporiteľňa, a.s.	0,3 Mio.	EUR	31.05.2026	Gemäß Vertrag Nr. 08623-2020-001 vom 7. 1. 2021. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 130 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems, Phase Nr. 1 – Prototyp Switch On/Off im Drittstaat.
ŽOS Vrútky a.s. Dielenská Kružná 2038 61 Vrútky	Slovenská sporiteľňa, a.s.	1,7 Mio.	EUR	31.05.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08623-2020-001 vom 7. 1. 2021. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 130 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems, Phase Nr. 2 – Serienausführung.
ŽOS Vrútky a.s. Dielenská Kružná 2038 61 Vrútky	Slovenská sporiteľňa, a.s.	1,1 Mio.	EUR	31.05.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08623-2020-001 vom 7. 1. 2021. Ausstattung der Lokomotiven der Baureihe 130 mit dem mobilen Teil des ETCS-Systems, Phase Nr. 1 – Prototyp.
ČD - Telematika a.s. Pernerova 2819/2a 130 00 Praha 3 AŽD Praha s.r.o. Žirovnická 3146/2 106 00 Praha 10	Česká spořitelna, a.s.	1,2 Mio.	EUR	31.03.2025	Gemäß Vertrag Nr. 7344-2019-001 vom 12.03.2019. Lieferung und Installation des mobilen Teils des ETCS in ausgewählte Triebfahrzeuge der Baureihen 163 und 363 mit Switch On/Off.
Českomoravská železniční opravná s.r.o. Kojetinská 358/71 750 02 Píseň	Česká spořitelna, a.s.	30,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08714-2020-001 vom 22. 12. 2020. Ausstattung der Triebfahrzeuge der Baureihe 163 mit einem zweiten System für das Eisenbahnnetz mit einer Traktionsstromversorgung von 25 kV / 50 Hz.
ŽOS Vrútky a.s. Dielenská Kružná 2 038 61 Vrútky	Slovenská sporiteľňa, a.s.	0,7 Mio.	EUR	31.12.2025	Gemäß Vertrag Nr. 09963-2022-001 vom 21. 12. 2022. Ausstattung der Triebfahrzeuge der Baureihe 240 mit ETCS.
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	Allianz	200 Mio.	CZK	31.05.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 09545-2022-001 vom 10. 5. 2022. Durchführung der Modernisierung der Triebfahrzeuge der Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (25 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	Allianz	1,7 Mio.	EUR	31.05.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 09545-2022-001 vom 10. 5. 2022. Durchführung der Modernisierung der Triebfahrzeuge der Baureihe 742, einschließlich der Installation von ETCS (25 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	1,5 Mio.	EUR	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-001 vom 30.11.2020 Lieferung und Installation mobiler ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen der Baureihe 753.7 (30 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17. 9. 2018. Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17. 9. 2018. Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17. 9. 2018. Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	0,3 Mio.	EUR	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-001 vom 30.11.2020 Lieferung und Installation mobiler ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen der Baureihe 753.7 (30 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	0,6 Mio.	EUR	30.09.2024	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-001 vom 30.11.2020 Lieferung und Installation mobiler ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen der Baureihe 753.7 (30 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,7 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	0,3 Mio.	EUR	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 08624-2020-001 vom 30.11.2020 Lieferung und Installation mobiler ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen der Baureihe 753.7 (30 St.).
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	41 Mio.	CZK	31.01.2025	Gemäß Wervertrag Nr. 06964-2018-001 vom 01.11.2018 Lieferung neuer Dieseltriebfahrzeuge der Baureihe 744.1x, (inkl. ETCS, 10 St.).



Verzeichnis der aktiven, von der ČD Cargo, a.s. angenommenen Bankgarantien zum 31.12.2024					
Bankgarantie ausgestellt von	Garantiegeber	Höhe	Währung	Ende der Ausstellung	Grund
				Gültigkeit	
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	10 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Vertrag Nr. 7091-2018-001 vom 01.11.2018 Modernisierung von Triebfahrzeugen der Baureihe 742, inkl. der Installation von ETCS (50 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,8 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieselmotrfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	54,4 Mio.	CZK	31.01.2025	Gemäß Vertrag Nr. 7091-2018-001 vom 01.11.2018 Modrnisierung von Triebfahrzeugen der Baureihe 742 inkl. der Installation von ETCS (50 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,9 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieselmotrfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,9 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieselmotrfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,9 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2019 Lieferung neuer Dieselmotrfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	2,9 Mio.	CZK	30.04.2025	Gemäß Werkvertrag Nr. 06964-2018-001 vom 17.09.2018 Lieferung neuer Dieselmotrfahrzeuge der Baureihe 744.1x (inkl. ETCS, 10 St.)
CZ Loko, a.s. Semanínská 580 560 02 Česká Třebová	ČSOB, a.s.	1,4 Mio.	EUR	31.03.2025	Gemäß Vertrag Nr. 7091-2018-001 vom 01.11.2018. Modernisierung von Triebfahrzeugen der Baureihe 742, inkl. der Installation von ETCS (50 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 Kompletzzüge realisiert. Kompletzzüge 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 Kompletzzügen 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)				
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

(in Mio. CZK)				
2023	Verkehr	Zusatz- dienstleistungen	Eliminierung	Gesamt
Umsatzerlöse aus der Haupttätigkeit	14 683	3 816	-2 770	15 729
Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	-6 716	-2 506	2 842	-6 380
Traktionskosten	-1 699	0	0	-1 699
Entgelt für die Nutzung des Schienenverkehrswegs	-1 049	0	0	-1 049
Sonstige Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	-3 968	-2 506	2 842	-3 632
Personalaufwand	-4 701	-700	-1	-5 402
Sonstige betriebliche Erträge	337	396	-273	460
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-381	-212	-8	-601
Abschreibungen	-2 232	-348	-9	-2 589
Zinsaufwendungen	-469	-57	-8	-534
Sonstige Finanzaufwendungen	-51	-20	13	-58
Sonstige Finanzerträge	71	27	10	108
Verlust (-) / Gewinn (+) vor Steuern	541	396	-204	733
Steuer vom Einkommen und Ertrag	-342	-57	-8	-407
Jahresfehlbetrag (-) / Jahresüberschuss (+)	199	339	-212	326



24 ERTRÄGE

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport:	13 954	14 159
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Inland</i>	<i>3 653</i>	<i>4 728</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ausland</i>	<i>10 301</i>	<i>9 431</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Deutschland</i>	<i>3 710</i>	<i>3 111</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Polen</i>	<i>1 333</i>	<i>1 720</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Österreich</i>	<i>1 152</i>	<i>1 105</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Slowakei</i>	<i>1 068</i>	<i>1 202</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Italien</i>	<i>837</i>	<i>656</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Ukraine</i>	<i>389</i>	<i>391</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Slowenien</i>	<i>339</i>	<i>199</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Ungarn</i>	<i>265</i>	<i>278</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Belgien</i>	<i>262</i>	<i>187</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Frankreich</i>	<i>179</i>	<i>83</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Rumänien</i>	<i>173</i>	<i>252</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - Niederlande</i>	<i>172</i>	<i>102</i>
<i>Umsatzerlöse aus dem Gütertransport - sonstige Länder</i>	<i>422</i>	<i>145</i>
<i>Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport:*</i>		
<i>Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Inland</i>	<i>477</i>	<i>491</i>
<i>Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – Ausland</i>	<i>448</i>	<i>404</i>
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport – abgegrenzte	925	895
<i>Sonstige Umsatzerlöse aus Zusatzdienstleistungen</i>	<i>312</i>	<i>266</i>
Erträge aus Verträgen mit Kunden gesamt	15 191	15 320
<i>Erträge aus kurzfristiger Vermietung</i>	<i>380</i>	<i>409</i>
Erträge gesamt	15 571	15 729

* Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport beinhalten insbesondere Erlöse aus in Bahnstationen erbrachten Dienstleistungen, Zusatzdienstleistungen und den Betrieb von Schleppgleisen betreffende Dienstleistungen.

Der Gesamtgütertransport wurde 2024 durch die Stagnation der Branche in ganz Europa beeinträchtigt. Im Inland gingen die beförderten Mengen bei einigen Gütern zurück, aber die Erweiterung und Modernisierung der Flotte der Unternehmensgruppe führte zu einem Anstieg des internationalen Güterverkehrs. Aufgrund des Kriegskonflikts in der Ukraine war ein bedeutender Rückgang der Leistung nur nach Russland und Kasachstan zu verzeichnen. Die Entwicklung abgerechneter Dienstleistungen in sonstige Länder weist steigende Tendenz auf.

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.
- Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o.
- Čepro, a.s.
- CARBOSPED, spol. s r.o.
- METRANS, a.s.

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
- Mercitalia Rail S.r.l.
- Sonstige Unternehmen
- Maersk Line A/S
- CAT France SAS

24.1 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)	
	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen		
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen	15	15
Verbindlichkeiten aus Rückerstattungen gesamt	15	15

24.2 Restliche Leistungsverpflichtungen

	(in Mio. CZK)	
	31.12.2024	31.12.2023
Restliche Leistungsverpflichtungen:		
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	12	13
Sonstige Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	1	1
Sonstige Umsatzerlöse für mit Transporten verbundene Zusatzdienstleistungen	0	0
Sonstige betriebliche Erträge	2	1
Gesamt	15	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)	
	2024	2023
Gewinn aus dem Verkauf von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen	23	24
Gewinn aus der Liquidation nicht mehr benötigter Vermögensgegenstände	44	4
Ersatz für Mankos und Schäden	75	50
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	9	2
Kursgewinne – betriebliche	181	241
Veränderung der Wertberichtigungen auf Vorräte – Ertrag	0	1
Sonstige	223	138
Sonstige betriebliche Erträge gesamt	555	460



26 DIENSTLEISTUNGEN, MIETE, MATERIAL- UND ENERGIEVERBRAUCH

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Traktionskosten	-1 917	-1 696
□ Traktionskraftstoff (Diesel)	-387	-391
□ Traktionsstrom	-1 530	-1 305
Entgelt für die Nutzung des Schienenverkehrswegs	-1 037	-1 020
Zugewiesene Verkehrswegkapazität	-26	-28
Sonstige Dienstleistungen, Material- und Energieverbrauch	-3 900	-3 636
□ Materialverbrauch	-266	-262
□ Sonstiger Energieverbrauch	-126	-129
□ Kraftstoffverbrauch	-15	-14
□ Reparaturen und Wartung	-319	-292
□ Reisekosten	-118	-108
□ Kurzfristige Miete	-401	-214
□ Gebühren für Eisenbahnwagen (RIV)	-160	-169
□ Frachtkosten	-1 865	-1 671
□ Dienstleistungen in Verbindung mit der Gebäudenutzung	-56	-50
□ Betriebsbedingte Reinigung von Schienenfahrzeugen	-5	-4
□ Grenzübertritte betreffende Leistungen	-87	-94
□ Werbungskosten	-20	-27
□ Beratungsleistungen und Wirtschaftsprüfung	-45	-40
□ Betrieb, Wartung und sonstige Dienstleistungen in Bezug auf ICT	-254	-246
□ Erholungsaufenthalte für Beschäftigte	0	-17
□ Dienstleistungen im Umweltbereich	-2	-2
□ Sonstige Dienstleistungen	-161	-297
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch gesamt	-6 880	-6 380
Aktivierung von Vermögen und Vorräte	-388	-335
Materialverbrauch mit Aktivierung	-654	-597
Dienstleistungen, Miete, Material- und Energieverbrauch mit Aktivierung	-7 268	-6 715

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 388 Mio. CZK reduziert. (2023: 335 Mio. CZK).

Der Posten Traktionsstrom für den Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.12.2024 umfasst die von der Gesellschaft Správa železnic, s.o. gekaufte Traktionsenergie in Höhe von 828 Mio. CZK (2023: 786 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)	
	2024	2023
Pflichtprüfung des Jahresabschlusses (einschließlich Tochtergesellschaften)	-3	-2
Andere nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen (einschließlich Tochtergesellschaften)*	0	-1
Gesamt*	-3	-3*

* beinhaltet auch Dienstleistungen von PricewaterhouseCoopers Audit, s.r.o. im Jahr 2023 (Abschluss der Prüfung im Jahr 2022)

27 AUFWENDUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Lohnkosten	-3 980	-3 816
Abfindung	-66	-33
Pensionsvergünstigungen	-826	-791
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung	-478	-461
Beitrag zur Rentenzusatzversicherung	-6	-99
Beitrag zur Kapitallebensversicherung	-2	-15
Vergütungen der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen	-96	-53
Sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer	-76	-134
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer gesamt	- 5 530	-5 402
– Aktivierung von Vermögen und Vorräte	-150	-129
Lohnkosten mit Aktivierung	4 130	-3 945
– Aktivierung von Vermögen und Vorräte	-51	-44
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung mit Aktivierung	-529	-505
Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer mit Aktivierung	-5 731	-5 575

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 150 Mio. CZK reduziert. (2023: 129 Mio. CZK). Gleichzeitig werden auch die Kosten für die gesetzliche Sozial- und Krankenversicherung um insgesamt 51 Mio. CZK reduziert (2023: 44 Mio. CZK).

Sonstige Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten vor allem Aufwendungen für die Weiterbildung von Mitarbeitern.

Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand der Unternehmensgruppe:

	2024	2023
Mitarbeiter	6 480	6 628
Management in Schlüsselpositionen	30	29
Durchschnittlicher umgerechneter Personalbestand gesamt	6 510	6 657

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)	
	2024	2023
Kurzfristige Vergünstigungen	-72	-39
Pensionsvergünstigungen	-16	-9
Sonstige Sozial- und Krankenversicherung	-8	-5
Gesamtvergütungen des Managements in Schlüsselpositionen	-96	-53

28 ABSCHREIBUNGEN, AMORTISATION UND WERTMINDERUNG

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Abschreibungen auf Grundstücke, Gebäude und Anlagen (Kapitel 5.)	-68	-59
Abschreibungen auf Transportmittel (Kapitel 5.)	-1 498	-1 572
Abschreibung Leasing – IFRS 16 (Kapitel 19.)	-864	-923
Amortisation immaterieller Vermögensgegenstände (Kapitel 6.)	-100	-111
Verluste/Gewinne aus der Wertminderung von Grundstücken, Gebäuden und Anlagen (Kapitel 5., 19.)	- 1 055	76
Abschreibungen und Amortisation gesamt	-3 585	-2 589

29 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Änderung der Wertberichtigungen auf Vorräte	-1	0
Aufwendungen für Vertragsstrafen und Verzugszinsen	-8	-35
Steuern und Gebühren	-23	-14
Kursgewinne – betriebliche	-195	-227
Versicherung	-122	-118
Ersatz für Mankos und Schäden – Fracht	-43	-117
Sonstige	-145	-68
Sonstige betriebliche Aufwendungen gesamt	-537	-579

Die Zeile Sonstige besteht insbesondere aus der Differenz zu den Verbindlichkeiten aus den Leasingverträgen in Höhe von 44 Mio. CZK (2023: 45 Mio. CZK).

30 FINANZAUFWENDUNGEN

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Zinsen aus Kontokorrentkonten und Bankkrediten	-340	-267
Zinsen aus Verbindlichkeiten aus gesicherten Darlehen	-78	-57
Zinsen aus Leasingverbindlichkeiten – IFRS 16	-78	-107
Zinsaufwendungen – Anleihen	-102	-102
Sonstige Zinsaufwendungen	-5	-2
Aufzinsung von Rückstellungen	-8	-5
Kursverluste – finanzielle	-82	-45
Bankauslagen	-3	-3
Sonstige Finanzaufwendungen	-1	-4
Finanzaufwendungen gesamt	-697	-592

31 FINANZERTRÄGE

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Kursgewinne – finanzielle	103	80
Gewinn aus Verkauf von Wertpapieren und Anteilen	7	0
Erhaltene Zinsen	29	14
Sonstige Finanzerträge	0	6
Finanzerträge gesamt	139	100

32 GEWINNSTEUER

32.1 In der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Gewinnsteuer

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Fällige Steuer der laufenden Periode – Ausweisung in der GuV-Rechnung	-139	-158
- davon Steuer vom Einkommen und Ertrag mit Bezug auf Vorjahre	74	0
Latente Steuer – Ausweisung in der GuV-Rechnung	365	-249
Steueraufwand gesamt	226	-407

*Der Anstieg ist auf die Änderung des Körperschaftsteuersatzes in der Tschechischen Republik von 19 % auf 21 % ab 2024 zurückzuführen

Abgleich des Gesamtsteueraufwands für das Jahr mit dem Buchgewinn:

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Gewinn (+) / Verlust (-) vor Steuern	-946	733
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	19%
Voraussichtlicher Aufwand für die Steuer vom Einkommen und Ertrag	199	-139
Anpassungen:		
Abweichung der Steuersätze	-19	-8
Dividendenerträge	2	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Inventurverluste und Schäden	-1	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Lohnkosten	-9	-24
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – Differenz der Schätzungsposten der Vorjahre	-8	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Aufwendungen – sonstige	-19	-33
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – Auflösung von Rückstellungen	1	0
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – Vertragsstrafen	2	-1
Steuerlich nicht anerkennungsfähige Erträge – sonstige	13	3
Fremdkapitalkosten	0	1
Im Ausland bezahlte Steuer	-10	-19
Steuer vom Einkommen und Ertrag mit Bezug auf Vorjahre	74	0
Steuerermäßigungen	2	2
Auswirkungen der Satzänderung	0	-186
Einfluss einer nicht verbuchten latenten Steuerforderung	-1	-3
Gewinnsteuer – Ausweisung in der GuV-Rechnung	226	-407

Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer:

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Veränderung der Cashflow-Hedge-Rücklage	43	60
Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	43	60



32.2 Latente Steuer

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Rückstellungen	422	400
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	195	174
Verbindlichkeiten zur Erstattung	15	15
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	5 684	5 919
Forderungen	82	68
Übermäßige Fremdkapitalkosten	223	152
Sonstige	0	7
Bemessungsgrundlage zur Kalkulation der latenten Steuer	6 621	6 735
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Latente Steuerforderung – anerkannte	1 391	1 415
Aufrechnung Forderung vs. Verbindlichkeit	-1 391	-1 415
Latente Steuerforderung	0	0

	(in Mio. CZK)	
	2024	2023
Anlagevermögen	-13 814	-15 836
Forderungen – Vertragsstrafen	-10	-40
Derivate	-3	-51
Sonstige	-44	0
Bemessungsgrundlage zur Kalkulation der latenten Steuer	-13 871	-15 927
Gesetzlicher Körperschaftsteuersatz in der Tschechischen Republik	21%	21%
Latente Steuerforderung – anerkannte	-2 913	-3 345
Aufrechnung Forderung vs. Verbindlichkeit	1 391	1 415
Latente Steuerverbindlichkeit	-1 522	-1 930

Die steuerliche Auswirkung temporärer Differenzen ist wie folgt kalkuliert:

	(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



	01.01.2023	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	(in Mio. CZK) 31.12.2023
Rückstellungen	44	40	0	0	84
Verbindlichkeiten gegen Arbeitnehmer	32	5	0	0	37
Verbindlichkeiten zur Erstattung	3	0	0	0	3
Kredite, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten	1 289	-96	50	0	1 243
Forderungen	13	1	0	0	14
Übermäßige Fremdkapitalkosten	14	18	0	0	32
Sonstige	5	-3	0	0	2
Latente Steuerforderung	1 400	- 35	50	0	1 415

	01.01.2023	In der GuV ausgewiesene Gewinnsteuer	Beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Gewinnsteuer	Neueinstufung abgeschlossener Tätigkeiten	(in Mio. CZK) 31.12.2023
Anlagevermögen	-3 119	-207	0	0	-3 326
Forderungen – Vertragsstrafen	-1	-7	0	0	-8
Derivate	-21	0	10	0	-11
Latente Steuerverbindlichkeit	-3 141	-214	10	0	-3 345

32.3 Ausgleichsteuer

Die Unternehmensgruppe fällt unter das Gesetz über Ausgleichssteuern (globale Mindeststeuer) mit Wirkung zum 31. Dezember 2023. Sie erfüllt die Bedingungen des sicheren Hafen-Tests, und ihre Ausgleichsteuer für das Jahr 2024 beträgt null.

Die Unternehmensgruppe wendet eine vorübergehende Ausnahme auf die Bilanzierung und Offenlegung von Informationen über latente Steuern im Zusammenhang mit der Ertragssteuer im zweiten Pfeiler gemäß IAS 12 an. Daher wurde bei der Berechnung der latenten Steuer die Auswirkung der Ausgleichsteuer nicht berücksichtigt.

33 TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

33.1 Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen am Ende der Berichtsperiode

	(in Mio. CZK)	Forderungen	Verbindlichkeiten
31.12.2024			
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	



	(in Mio. CZK)	
31.12.2023	Forderungen	Verbindlichkeiten
České dráhy, a.s.	5	301
RAILLEX, a.s.	3	2
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	2	0
Ostravská dopravní společnost, a.s.	7	0
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	4	10
Terminál Mošnov, a.s.	1	0
Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	17	12
ČD - Telematika a.s.	0	9
ČD - Informační Systémy, a.s.	0	77
DPOV, a.s.	1	45
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	0	1
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	9	0
Sonstige Gesellschaften in der Unternehmensgruppe České dráhy	10	132
Gesamt	32	445

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)			
2024	Verkauf von Dienstleistungen	Sonstige Erträge	Finanzerträge	Gesamt
České dráhy, a.s.	36	2	0	38
ČD - Telematika, a.s.	0	0	3	3
DPOV, a.s.	3	0	0	3
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	84	0	0	84
RAILLEX, a.s.	21	0	0	21
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	42	0	0	42
Ostravská dopravní společnost, a.s.	5	0	0	5
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s. v likvidaci	21	0	0	21
Terminál Mošnov, a.s.	3	0	0	3
Gesamt	215	2	3	220

Erträge aus dem Verkauf von Dienstleistungen beinhalten vor allem Erträge für Leistungen der Lokbesetzungen, Erträge aus innerstaatlichen Transporten von Wagensendungen und sonstige Erträge aus dem Eisenbahngüterverkehr.

	(in Mio. CZK)		
2023	Verkauf von Dienstleistungen	Sonstige Erträge	Gesamt
České dráhy, a.s.	31	2	33
ČD - Telematika a.s.	0	0	0
DPOV, a.s.	2	0	2
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	54	0	54
RAILLEX, a.s.	16	0	16
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.	18	0	18
Ostravská dopravní společnost, a.s.	45	0	45
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	30	0	30
Terminál Mošnov, a.s.	5	0	5
Gesamt	201	2	203



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)					
2024	Vermögen	Material und Energie	Dienstleistungen	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 Triebwagen, Komponentenreparaturen und die Modernisierung von Triebwagen 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.

(in Mio. CZK)					
2023	Vermögen	Material und Energie	Dienstleistungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
České dráhy, a.s.	382	492	102	8	984
ČD - Telematika a.s.	2	4	24	0	30
ČD - Informační Systémy, a.s.	47	3	148	0	198
DPOV, a.s.	28	8	23	0	59
ČD relax, s.r.o.	0	0	17	0	17
JLV, a.s.	0	0	2	0	2
RAILLEX, a.s.	0	0	6	0	6
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	0	0	54	0	54
Terminál Mošnov, a.s.	0	0	1	0	1
Gesamt	459	507	377	8	1 351

Beim Einkauf von Vermögen handelt es sich 2023 vor allem um den Erwerb von gebrauchten Triebwagen, Komponentenreparaturen und die Modernisierung von Triebwagen sowie Investitionen im IT-Bereich.

Der Einkauf von Dienstleistungen umfasst 2023 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 2023 handelt es sich vor allem um Diesel im Wert von 367 Mio. CZK, Erwerb von gebrauchten Triebfahrzeugen im Wert von 306 Mio. CZK, Komponentenreparaturen und Modernisierung von Triebfahrzeugen im Wert von 75 Mio. CZK, Erwerb von Ersatzteilen im Wert von 85 Mio. CZK und Erwerb von Wärme im Wert von 34 Mio. CZK.

33.4 Käufe und Verkäufe von immateriellen Vermögensgegenständen, Sachanlagevermögen und Finanzvermögen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

33.4.1 Verkäufe

Weder 2024 noch 2023 wurden bedeutende Verkäufe an nahestehende Unternehmen und Personen durchgeführt.

33.4.2 Käufe

(in Mio. CZK)				
Käufe	Immaterielle Vermögensgegenstände	Grundstücke, Gebäude, Anlagen	Immaterielle Vermögensgegenstände	Grundstücke, Gebäude, Anlagen
	2024	2024	2023	2023
České dráhy, a.s.	0	295	0	382
ČD - Telematika a.s.	0	287	0	2
ČD - Informační Systémy, a.s.	37	0	47	0
DPOV, a.s.	0	95	0	28
Gesamt	37	677	47	412

Beim Kauf von Vermögen handelt es sich vor allem um den Kauf von gebrauchten Triebwagen, Komponentenreparaturen und Modernisierung von Triebwagen, 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 Jahresverlauf 2023 wurde im Mai dieses Instrument in Höhe von 10 Mio. CZK genutzt. Im Jahresverlauf 2024 wurde dieses Instrument einmal in Höhe von 8,5 Mio. CZK genutzt

33.6 Beziehungen zur Eisenbahnverwaltung

Aufwendungen, die in Bezug zur Gesellschaft Správa železnic, s.o. realisiert wurden, betreffen in der Berichtsperiode 2024 bzw. 2023 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 2024 und 2023 ist in Kapitel 26. angeführt.



Die Erträge der Unternehmensgruppe im Jahr 2024 bestehen insbesondere aus Umsatzerlösen für die Beförderung von Wagensendungen im Inland in Höhe von 24 Mio. CZK. 2023 waren es 20 Mio. CZK. Aufwendungen und Erträge der Unternehmensgruppe, die in Bezug zur Správa železnic, s.o. realisiert wurden, gestalten sich für 2024 und 2023 wie folgt:

	(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

	(in Mio. CZK)	
31.12.2023	Aufwendungen	Erträge
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität	702	0
Miete für Immobilien	15	0
Traktionsstrom	786	0
Wärmeenergie	0	20
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	0
Telekommunikationsdienstleistungen	42	0
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	9	0
Schadenersatz	13	8
Überprüfung von Zwischenfällen	3	0
Reparaturen und Wartung	17	0
Sonstige	7	0
Gesamt	1 594	28

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Unternehmensgruppe Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der Správa železnic, s.o.:

	(in Mio. CZK)	
Forderungen	31.12.2024	31.12.2023
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	17	12
Geleistete Anzahlungen	52	60
Gesamt	69	72

	(in Mio. CZK)	
Verbindlichkeiten	31.12.2024	31.12.2023
Nutzung des Verkehrswegs und zugewiesene Bahnkapazität – Güterverkehr	117	146
Traktionsstrom	114	76
Funk- und Kommunikationstechnologien	7	12
Vertragsstrafen und Verzugszinsen	8	0
Sonstige	5	4
Nicht in Rechnung gestellte Lieferungen	0	14
Gesamt	251	252

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)	
31.12.2024	Aufwendungen	Erträge
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	24
Gekaufte Eisenbahnleistungen	44	0
Wärmeenergie	14	0
Sonstige	1	0
Gesamt	59	24

	(in Mio. CZK)	
31.12.2023	Aufwendungen	Erträge
Miete von Immobilien	1	0
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	0	120
Gekaufte Eisenbahnleistungen	55	0
Wärmeenergie	12	0
Sonstige	5	0
Gesamt	73	120

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Unternehmensgruppe folgende Forderungen gegen die ČEZ-Gruppe:

	(in Mio. CZK)	
Forderungen	31. 12. 2024	31.12.2023
Umsatzerlöse aus dem Gütertransport	6	26
Gesamt	6	26

Aus dem Titel der vorstehenden Tätigkeiten erfasst die Unternehmensgruppe folgende Verbindlichkeiten gegenüber der ČEZ-Gruppe:

	(in Mio. CZK)	
Verbindlichkeiten	31.12.2024	31.12.2023
Gekaufte Eisenbahndienstleistungen	10	17
Sonstige	3	0
Gesamt	13	17

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)		
31.12.2024	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)			
31.12.2023	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

(in Mio. CZK)			
01.01.2023	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)			
31.12.2024	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)			
31.12.2023	Terminal Brno, a.s.	ČD-DUSS Terminál, a.s.	
Aktiva gesamt	92	33	
Anlagevermögen	72	8	
Kurzfristiges Vermögen	20	24	
Verbindlichkeiten gesamt	2	1	
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2	1	
Netto-Vermögenswerte	90	31	
Anteil am Nettovermögen – nicht beherrschende Anteile	30	15	
Anteil am Nettovermögen – Unternehmensgruppe	60	16	

(in Mio. CZK)			
	2024	2023	
Erträge gesamt	80	75	
Jahresüberschuss	1	2	
Anteil am Jahresüberschuss – nicht beherrschende Anteile	1	1	
Anteil der Unternehmensgruppe am Jahresüberschuss	0	1	

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 (Grundkapital, Rücklagen und Gewinnvortrag).

		(in Mio. CZK)	
	Kapitel	31.12.2024	31.12.2023
Kredite, Darlehen und Anleihen	15	21 980	18 879
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	-2 231	-1 391
Nettoschuld gesamt		19 749	17 488

		(in Mio. CZK)	
	Kapitel	31.12.2024	31.12.2023
Grundkapital	13	8 494	8 494
Kapitalrücklagen	13	305	365
Gewinnvortrag		468	1 249
Eigenkapital gesamt		9 267	10 108

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	31.12.2024	31.12.2023
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12	2 231	1 391
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	2 049	1 979
	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	126	187
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Derivate im Rahmen von Hedge Accounting	10	4	57
Gesamt			4 410	3 614

				(in Mio. CZK)
Klassifizierung finanzieller Vermögenswerte IFRS 9	Klassen finanzieller Vermögenswerte	Kapitel	31.12.2024	31.12.2023
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	Gesicherte Darlehen	15	3 354	2 504
	Leasingverbindlichkeiten	15	2 560	3 306
	Ausgegebene Anleihen	15	4 799	4 779
	Kredite	15	11 267	8 290
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14	2 498	2 391
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17	184	168
	Derivate im Rahmen von Hedge Accounting	17	1	6
Gesamt			24 663	21 444

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	2024	2023	In der GuV-Rechnung ausgewiesen unter
Zinsen aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	28	9	Finanzerträge
Zinsen aus Forderungen aus Finanzierungsleasing	3	5	Finanzerträge
Gesamt	31	14	

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	31.12.2024	31.12.2023
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	20 661	18 357
Gesamt	20 661	18 357

(in Mio. CZK)		
Festverzinsliche Instrumente	31.12.2024	31.12.2023
Finanzielle Vermögenswerte	0	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	1 319	522
Gesamt	1 319	522

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 Verwaltungsrat 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 2024 und 2023 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 31.12.2024 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	Diesellohstoffderivate	0	4	0	0	0	1	35.7
Gesamt		0	4	10 037	1 711	0	1	

Die folgenden Tabellen enthalten eine Übersicht über die zum 31.12.2023 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	52	0	0	0	0	35.5.2
Währungsrisiko	Leasingverbindlichkeiten und gesicherte Darlehen in EUR	0	0	2 962	892	0	0	35.5.3
Währungsrisiko	Finanzierung in EUR	0	0	4 824	520	0	0	35.5.4
Rohstoffrisiko	Diesellohstoffderivate	1	4	0	0	1	4	35.7
Gesamt		1	56	7 786	1 412	1	4	

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 Gesellschaft 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 IRFS 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)			
31.12.2024	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

	(in Mio. CZK)			
31.12.2023	EUR	USD	Sonstige	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte	2 068	3	0	2 071
Finanzielle Verbindlichkeiten	-6 351	0	-2	-6 353
Gesamt	-4 283	3	-2	-4 282

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)	
	2024	2023
Umrechnung von Fremdwährungspositionen am Ende der Periode	66	173
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten am Ende der Periode	0	0
Auswirkung auf den Periodengewinn vor Steuern gesamt	66	173
Änderung der Auswirkung auf die beim Gewinn/Verlust ausgewiesene Steuer	-14	-36
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	52	137
Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsderivaten	0	23
Kursdifferenz von Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16*	142	156
Kursdifferenz von Investitionskrediten und Anleihen*	324	218
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis vor Steuern gesamt	466	395
Änderung der Auswirkung auf die beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Steuer	-98	-83
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis nach Steuern gesamt	368	312

* 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 Währungsderivate

Die Unternehmensgruppe schließt im Einklang mit der Risikomanagementstrategie Währungsforwards und Optionen zur Deckung künftiger Zahlungseingänge in Fremdwährungen mit einer vorab festgelegten Sicherungsquote von 1:1 ab. Die Sicherungsquote wird in Verbindung mit den Zielen des Risikomanagements regelmäßig überwacht.

Die Effektivität der Absicherung wird regelmäßig durch Vergleich der Hauptparameter (Critical Terms) gemessen. Im Fall der Währungsabsicherung handelt es sich insbesondere um den Nominalwert. Die Kontrolle der „Übersicherung“ des Währungsrisikos wird ausgehend vom Hedge Report überwacht und durch die Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken und Festlegung der Obergrenze der Absicherung vorausgesetzter Einnahmen erfüllt.

Der Nominalwert der Währungs-Forwards ist niedriger als die künftigen vorausgesetzten Einnahmen der Unternehmensgruppe in der Währung EUR, d. h. es sind nie mehr als 25 % der vorausgesetzten Einnahmen in der Währung EUR abgesichert. Abgesichert ist der Kurs CZK/EUR, der anschließend Einnahmen in Fremdwährung (EUR) in die Funktionswährung (CZK) transformiert. Das maximale Absicherungsvolumen ist zum 31.12.2024 in der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken in der ČD Cargo, a.s. wie folgt festgelegt:

- für 2024 maximal 20 % der EUR-Einnahmen,
- für 2025 maximal 15 % der EUR-Einnahmen.

Die Währungs-Forwards sind 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 (feststehende) Höhe des Währungskurses CZK/EUR aus dem Verkauf von EUR-Einnahmen der Unternehmensgruppe.

Potenzielle Ursachen einer eventuellen Ineffektivität können aufgrund des Basis-Spreads auftreten. Ein weiterer Faktor kann eine zeitliche Abweichung sein. Die Gesellschaft sichert keine konkreten

Geschäftsvorfälle ab, sondern nur das Volumen der geplanten Einnahmen. Die vorstehenden Faktoren sieht die Gesellschaft als unbedeutend oder im hohen Maße unwahrscheinlich an und betrachtet die Währungsabsicherung somit als effektiv.

Offene Fremdwährungsforwards zum Verkauf von Fremdwährung:

				(in Mio. CZK)
	Durchschnittlicher gesicherter Wechselkurs	Fremdwährung	Nominalwert	Beizulegender Zeitwert
31.12.2024	-	-	-	-
31.12.2023	27,185	EUR	653	52

Die Änderung des beizulegenden Zeitwerts des besicherten Grundgeschäfts entspricht für Zwecke der Festlegung der Wirksamkeit der Änderung des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments, weil die Sicherungsbeziehungen umfassend wirksam waren.

Erwartete Realisierung von durch Fremdwährungsforwards abgesicherten Positionen

Die erwarteten abgesicherten Zahlungsströme aus künftigen Umsätzen in EUR weisen folgende Struktur auf:

							(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 Umsätze in EUR	--	-	-	-	-	-	-

							(in Mio. CZK)
31.12.2023	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 Umsätze in EUR	49	99	446	0	0	594	

35.5.3 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. 2024	25,30	EUR	142	3 586
31. 12. 2023	25,22	EUR	156	3 854

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)						
31.12.2024	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

(in Mio. CZK)						
31.12.2023	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	86	149	754	2 608	513	4 110

35.5.4 Finanzierung in EUR

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.

2022 emittierte die Unternehmensgruppe eine Anleihe im Gesamtnennwert von 40 Mio. EUR und nahm 2 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 60 Mio. EUR auf.

2023 nahm die Unternehmensgruppe 4 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 130 Mio. EUR auf.

2024 nahm die Unternehmensgruppe 4 Investitionskredite im Gesamtnennwert von 136 Mio. EUR auf.

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 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 31.12.2024:

(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	1007
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	1.6.2023	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 Tabelle enthält Informationen zum 31.12.2023:

(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	988
Investitionskredit RB	29. 4. 2022	24,605	EUR	34	841
Investitionskredit ING	23. 12. 2022	24,245	EUR	16	395
Investitionskredit ING	23. 1. 2023	23,880	EUR	20	495
Investitionskredit VUB	22. 3. 2023	23,720	EUR	26	647
Investitionskredit EIB	1. 6. 2023	23,685	EUR	40	989
Investitionskredit RB	20. 12. 2023	24,540	EUR	40	989

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)						
31.12.2024	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

(in Mio. CZK)						
31.12.2023	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	1 064	0	1 083
Aus Investitionskrediten	0	149	529	2 893	1 434	5 005

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 Gesellschaft (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 31.12.2024 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 Finanzierungs Komponente die entsprechende Verlustquote für offene Forderungen zum Bilanzstichtag nach Altersstruktur dieser Forderungen herangezogen. Zunächst wurden die Forderungen in drei Kategorien unterteilt und anschließend unterschiedliche Ausfallquoten 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 Kreditausfälle 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. Třinecké železářny, ČEZ, ČEPRO, METRANS, Maersk, Medlog, DB Cargo, CARBOSPED 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. 25 % 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)							
31.12.2024	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
Erwartete Kreditausfallquote*	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 Kreditausfall	-2	0	-2	-9	-16	-84	-113
Individueller erwarteter Kreditausfall	-49	0	0	0	0	0	-49
Erwarteter Kreditausfall 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)							
31.12.2023	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
Erwartete Kreditausfallquote*	2,83%	3,23%	0%	33%	89%	100%	7%
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – brutto Restbuchwert	1 836	155	29	3	18	96	2 137
Erwarteter Kreditausfall	-9	-3	0	-1	-16	-84	-113
Individueller erwarteter Kreditausfall	-43	-2	0	0	0	0	-45
Erwarteter Kreditausfall gesamt	-52	-5	0	-1	-16	-84	-158
Netto-Wert der Forderungen	1 784	150	29	2	2	12	1 979

* Wertberichtigungsmatrix = % Wertberichtigung aus der historischen Entwicklung + % Berücksichtigung der künftigen Entwicklung = % Gesamtwertberichtigung

(in Mio. CZK)		
Bewegungen der Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2024	2023
Wertberichtigungen zum 1. Januar	158	141
Bildung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	46	34
Auflösung von Wertberichtigungen – geschäftliche Forderungen	-3	-15
Abgeschriebene Posten – geschäftliche Forderungen	-39	-2
Wertberichtigungen zum 31. Dezember	162	158

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. 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)	
	2024	2023
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*	10	13
Auswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis vor Steuern gesamt	10	13
Änderung der Auswirkung auf die beim sonstigen Gesamtergebnis ausgewiesene Steuer	-2	-3
Gesamtauswirkung auf das sonstige Gesamtergebnis nach Steuern	8	10

* 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 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 2024 bei 99,31 % (2023: 93,01 %) 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 31.12.2024 in der Strategie zur Steuerung finanzieller Risiken in der ČD Cargo, a.s. wie folgt festgelegt:

- für 2025 maximal 65 % des zugrundeliegenden Vermögenswerts (vorausgesetzten Umfangs des Dieseleinkaufs),
- für 2026 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. 2024	15 868	6 000	3
31. 12. 2023	16 052	7 200	0

* mt = metrische Tonne

Zu erwartende Realisierung von durch Rohstoffderivate gesicherten Grundgeschäften:

Die nachstehende Tabelle enthält zu erwartende Zahlungsströme aus Dieseleinkäufen:

(in Mio. CZK)						
31.12.2024	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

(in Mio. CZK)						
31.12.2023	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	6	11	52	34	0	103

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%	
	2024	2023	2024	2023
Aufwendungen für den Dieselverbrauch in der Berichtsperiode	-15	-10	15	10
Auswirkung auf den Gewinn/Verlust des Geschäftsjahres vor Steuern gesamt	-15	-10	15	10
Veränderung der Auswirkungen auf die im Gewinn/Verlust ausgewiesenen Steuern	3	2	-3	-2
Auswirkung auf Gewinn/Verlust nach Steuern gesamt	-12	-8	12	8

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)						
31.12.2024	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

(in Mio. CZK)						
31.12.2023	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	1 353	946	258	67	0	2 624
Sicherungsderivate – netto	0	0	4	1	0	5
Brutto Zahlungsmittelabflüsse	0	-9	-46	-23	0	-78
Brutto Zahlungsmittelzuflüsse	0	9	42	22	0	73
Gesicherte Darlehen	4	110	295	1 468	856	2 733
Verbindlichkeiten aus Leasing	14	260	772	2 389	61	3 496
Instrumente mit festem Zinssatz – Kredit	421	317	1 086	5 344	2 033	9 201
Instrumente mit festem Zinssatz – Anleihen	8	17	106	4 950	0	5 081
Gesamt	1 800	1 650	2 521	14 219	2 950	23 140

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)						
31.12.2024	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
<i>Brutto Zahlungsmittelabflüsse</i>	<i>0</i>	<i>-12</i>	<i>-42</i>	<i>-5</i>	<i>0</i>	<i>-59</i>
<i>Brutto Zahlungsmittelzuflüsse</i>	<i>0</i>	<i>13</i>	<i>45</i>	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>63</i>
Gesamt	3 609	719	27	60	1	4 416

(in Mio. CZK)						
31.12.2023	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	2 691	698	120	52	1	3 562
Sicherungsderivate – netto	5	10	41	1	0	57
<i>Brutto Zahlungsmittelabflüsse</i>	<i>-49</i>	<i>-106</i>	<i>-459</i>	<i>-19</i>	<i>0</i>	<i>-633</i>
<i>Brutto Zahlungsmittelzuflüsse</i>	<i>54</i>	<i>116</i>	<i>500</i>	<i>20</i>	<i>0</i>	<i>690</i>
Gesamt	2 696	708	161	53	1	3 619

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)		
	31.12.2024	31.12.2023
Kontokorrentkredite:		
· Rahmen in Höhe	2 049	2 051
Wechselprogramm*:		
· Rahmen in Höhe	1 500	1 500
Revolvierender Kredit/Cashpool		
· Rahmen in Höhe	350	300
Gesamt	3 899	3 851

* 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 PKO sporitel'ňa	Tatra- banka, a.s.	Gesamt
Rahmen zum 01.01.2023	700	200	200	410	306	186	10	12	2 036
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2023	480	47	29	396	6	156	10	4	1 140
Änderung des Rahmens im Jahr 2023	0	0	0	0	0	0	12	0	37
Rahmen zum 31.12.2023	700	200	200	410	306	186	12	12	2 051
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2023	487	88	167	410	249	186	12	25	1 636
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	0	0	0	0	-6	3	0	1	-2
Rahmen zum 31.12.2024	700	200	200	410	300	189	12	13	2 049
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	155	8	75	403	2	189	12	13	882

Zum 31.12.2024 wird ein Kontokorrentkredit in Höhe von 1 167 Mio. CZK in Anspruch genommen (2023: 415 Mio. CZK), die übrigen angeführten Kreditrahmen hat die Unternehmensgruppe nicht beansprucht.



(in Mio. CZK)			
Wechselprogramm	ČSOB	KB	Gesamt
Rahmen zum 01.01.2023	500	1 500	2 000
Nicht beanspruchter Betrag zum 01.01.2023	500	1 500	2 000
Änderung des Rahmens im Jahr 2023	0	0	
Rahmen zum 31.12.2023	500	1 500	2 000
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2023	500	1 500	2 000
Änderung des Rahmens im Jahr 2024	0	0	
Rahmen zum 31.12.2024	500	1 500	2 000
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2024	500	1 500	2 000

(in Mio. CZK)			
Revolvierende Kredite	ČSOB	KB	Gesamt
Änderung des Rahmens im Jahr 2023	0	0	0
Rahmen zum 31.12.2023	0	300	300
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2023	0	300	300
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

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 31.12.2022	1 965	2 000	2 465	3 135	0	0	0	89	0	9 654
Nicht beanspruchter Betrag zum 31.12.2022	484	0	482	2 635	0	0	0	0	0	3 601
Änderung des Rahmens im Jahr 2023	1 500	0	0	0	703	0	0	-30	65	2 238
Änderung des Wechselkurses	20	0	24	79	39	0	0	-17	0	145
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

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 01.01.2023	821	4 723	985	3 008	427	2 425	530	4 720	896	18 535
Zahlungsströme aus Finanzierungen	-969	3 168	-982	0	-426	56	-500	0	-481	-134
Inanspruchnahme von Krediten, Darlehen und Anleihen	5	3 168	0	0	0	56	0	0	0	3 229
Rückzahlung von Krediten, Darlehen und Anleihen	-974	0	0	0	-426	0	-500	0	-481	-2 381
Leasingraten	0	0	-982	0	0	0	0	0	0	-982
Nichtmonetäre Transaktionen:										
Veränderungen der Wechselkurse	13	120	79	0	29	0	0	25	0	266
Leasingzugänge und Änderung der Schätzung	1 305	-1 305	506	-506	332	-332	0	0	0	0
Umstufung*	0	0	469	99	0	0	0	0	0	568
Aufgelaufene Zinsen	192	0	108	0	61	0	102	0	76	539
Bezahlte Zinsen (Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit)	-186	0	-103	0	-61	0	-99	0	-76	-525
Zinskapitalisierung (Cashflow aus Investitionstätigkeit)	0	0	0	0	0	0	-6	0	0	-6
Sonstige nichtmonetäre Bewegungen	-7	0	-98	-259	-7	0	4	3	0	-364
Verbindlichkeiten aus Finanzierungen										
zum 31.12.2023	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
Umstufung*	1 753	-1 753	556	-556	485	-485	999	-999	0	0
Leasingzugänge und Änderung der Schätzung	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

* Kredite und Darlehen, die zum 31.12.2022/2023 als langfristig eingestuft waren und 2023/2024 zu kurzfristigen wurden

35.9 Finanzierungsstrategie der Unternehmensgruppe in den Folgejahren

35.9.1 Gesicherte Darlehen

In der zweiten Jahreshälfte 2023 schloss die CD Cargo Poland Sp. z o.o. ein gesichertes Darlehen für 40 Güterwagen vom Typ EAS bei der PKO leasing. Das Darlehen wurde im Gesamtwert von 58 Mio. CZK abgerufen.

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.

35.9.2 Bankkredite zur Betriebsfinanzierung

Im Bereich der Betriebsfinanzierung verfügt die Unternehmensgruppe über Kontokorrentkredite sowie ein Cash-Pooling-Limit im Umfang von max. 2 349 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 2024 und 2023 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 2023 wurde im Mai nur eine Inanspruchnahme in Höhe von 10 Mio. CZK vorgenommen. Im Jahr 2024 wurde im November nur eine Inanspruchnahme in Höhe von 8,5 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 2023 wurde keine weitere Emission realisiert, und eine Anleihe in Höhe von 500 Mio. CZK wurde getilgt (emittiert im Jahr 2016).

Im Jahr 2024 wurden keine neuen Anleiheemissionen im Rahmen des Anleiheprogramms oder außerhalb davon realisiert. Es wurde im Jahr 2024 keine Anleihe fällig.



Insgesamt hat die Muttergesellschaft ČD Cargo, a.s., zum 31.12.2024 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 Laufe des Jahres 2024 wurde der Restbetrag des im Jahr 2023 vertraglich gesicherten Kreditrahmens in Höhe von 20,5 Mio. EUR (umgerechnet 510 Mio. CZK) bei der Raiffeisenbank, a.s., in Anspruch genommen.

Darüber hinaus wurden die nachstehenden zwei Kreditrahmen neu vereinbart:

- 40 Mio. EUR (vollständig realisiert und aufgenommen, umgerechnet 985 Mio. CZK) bei der ING Bank N.V., organizační složka,
- 25 Mio. EUR (vollständig realisiert und aufgenommen, umgerechnet 628 Mio. CZK) bei der ČSOB, a.s.

Gleichzeitig wurde ein neuer Kreditrahmen in Höhe von 60 Mio. EUR bei der Česká exportní banka vereinbart, der im Jahr 2024 nicht abgerufen wurde.

Im Dezember 2023 wurde ein Investitionskredit bei der CD Cargo Hungary Kft. in Höhe von 65 Mio. CZK realisiert.

Im Jahr 2024 wurde ein Investitionskredit bei der CD Cargo Slovakia, s.r.o. in Höhe von 58 Mio. CZK realisiert.

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) aus dem Gesamtlimit aufgenommen. Im Jahr 2024 wurde anschließend



die 3. Tranche in Höhe von 50 Mio. EUR (umgerechnet 1 256 Mio. CZK) aus dem Gesamtlimit aufgenommen.

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.

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 des Unternehmens, beruht.

Der beizulegende Zeitwert der Anleihen der ČD Cargo, a.s. wird auf Grundlage des durch die einzelnen Banken mitgeteilten aktuellen Marktzinses umgerechnet.

(in Mio. CZK)					
Finanzielle Vermögenswerte	Stufe	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024	Beizulegender Zeitwert 31.12.2023	Buchwert 31.12.2023
Finanzderivate im Hedge Accounting	Stufe 2	4	4	57	57
Gesamt		4	4	57	57

(in Mio. CZK)					
Finanzielle Verbindlichkeiten	Stufe	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024	Buchwert 31.12.2024	Beizulegender Zeitwert 31.12.2023	Buchwert 31.12.2023
Finanzderivate im Hedge Accounting	Stufe 2	1	1	6	6
Ausgegebene Anleihen	Stufe 2	4 540	4 799	3 501	4 779
Investitionskredite	Stufe 2	10 021	10 100	7 532	7 810
Gesamt		14 562	14 900	11 039	12 595

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 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 Unternehmensgruppe zum 31.12.2024 bzw. 31.12.2023 ausgewiesenen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 zugeordnet.



36 EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es wurden keine Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf die Unternehmensgruppe festgestellt.

37 GENEHMIGUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Dieser Abschluss wird am 10.04.2025 vom Vorstand genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben.



18 Wichtige Tatsachen nach dem Bilanzstichtag

Es wurden keine Ereignisse mit wesentlichen Auswirkungen auf die Gesellschaft identifiziert.



19 Angaben über Personen, die für den Jahresabschluss der Gruppe ČD Cargo verantwortlich sind

Eidesstattliche Erklärung

Unter Aufwendung sämtlicher angemessenen Pflege gibt der Konzernabschluss nach unserem besten Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Finanzlage, der unternehmerischen Tätigkeit und der Ergebnisse der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft und deren Konsolidierungskreises für 2024 und der Aussichten einer künftigen Entwicklung der Finanzlage, der unternehmerischen Tätigkeit und der Ergebnisse der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft und deren Konsolidierungskreises wieder und es wurden in dem Konzernabschluss keine Tatsachen vorenthalten, die die Bedeutung dieses Abschlusses ändern könnten.

In Prag den 10. April 2025

Ing. Tomáš Tóth
Vorstandsvorsitzender
ČD Cargo, a.s.

Martin Svojanovský
Vorstandsmitglied
ČD Cargo, a.s.



20 Abhängigkeitsbericht für die Periode 1. 1. 2024 bis 31. 12.2024

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 01.01.2024 bis 31.12.2024 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 31.12.2024 (Entstehung der Mitgliedschaft: 04.04.2022, Entstehung der Funktion: 04.04.2022)
- **Mgr. Michal Kraus, MSc.**, Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden vom 16.02.2022 bis 31.12.2024 (Entstehung der Mitgliedschaft: 04.12.2020, Entstehung der Funktion: 16.02.2022)
- **Ing. Jiří Jeřeta**, Vorstandsmitglied vom 01.01.2022 bis 31.12.2024 (Entstehung der Mitgliedschaft: 21.05.2020)
- **Mgr. Blanka Havelková**, Vorstandsmitglied vom 16.02.2022 bis 31.12.2024 (Entstehung der Mitgliedschaft: 16.02.2022)
- **Mgr. Ing. Lukáš Svoboda**, Vorstandsmitglied vom 08.04.2022 bis 31.12.2024 (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 31.12.2024 (Entstehung der Mitgliedschaft: 04.12.2020, Entstehung der Funktion: 04.12.2020)
- **Zbyszek Waclavik**, Vorstandsmitglied vom 01.06.2022 bis 31.12.2024 (Entstehung der Mitgliedschaft: 01.06.2022)
- **Martin Svojanovský**, Vorstandsmitglied vom 01.06.2022 bis 31.12.2024 (Entstehung der Mitgliedschaft: 01.06.2022)

(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.**, 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 K terminálu 614/11, 616 00 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 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 Seifertova 327/85, 130 00 Prag 3, 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 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 8643/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: 53 156 587, 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 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 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 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., - in Liquidation**, ID: 607 93 171, mit Sitz 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 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 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 Prag, Abteilung C, Registerblatt 381595
- **CD Cargo Hungary Kft.**, HR-Nr.: 090931990, Keleti sor utca 26-4., 4150 Püspökladány, Magyarország
- **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 9 825 Mio. CZK, wie anhand des letzten Jahresabschlusses ermittelt, entsprechen einem Betrag von 983 Mio. CZK. Eine solche Handlung ist im Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.12.2024 nicht erfasst.



Artikel III.

Verträge und Vereinbarungen zwischen Unternehmen der ČD-Gruppe

Im Verlauf der maßgebenden Berichtsperiode (d. h. im Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.12.2024) 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
Mietvertrag	09909-2022-SOKV CBE	Mietvertrag für Gewerberäume	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	09785-2022-SOKV CBE	Vertrag über die Aufschlüsselung von Heizkosten für Mieträume Nr. 263500107	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	00062-2022-SOKV CBE	Vertrag über die Lieferung von Trinkwasser und Ableitung von Abwasser und Regenwasser an der Dienststelle Jihlava	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
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	90167-2011-SOKV CBE-D1	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über Umlegung von Erdgasentgelt Nr. 2935000440	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	01683-2012-SOKV CBE	Vertrag über die Lieferung von Trinkwasser und Ableitung von Abwasser und Regenwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	07146-2018-SOKV CBE	Vertrag über die 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 Nr. 52380001/09	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	90117-2009-SOKV CBE-D2	Mietvertrag für Immobilien und ihre Bestandteile Nr. 01/523/2009	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
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	D 3 zu 90182-2009-SOKV CBE-D3	Nachtrag Nr. 3 zur Vereinbarung über die bindende Bestellung der Stilllegung von Eisenbahnschienenfahrzeugen Nr. D5232009	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
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 – Wasserversorgung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90202-2010-PJ CST	Dienstleistungsvertrag – Wasserversorgung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90206 bis 90210-2007-PJ CST	Dienstleistungsvertrag – Wasserversorgung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90153 bis 90158-2008-PJ CST	Dienstleistungsvertrag – Wasserversorgung	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 Aufschlüsselung von Reinigungskosten	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	01425-2013-PJ CST	Dienstleistungsvertrag OM 204 169	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90205-2007-PJ CST	Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen – Lieferung von Wasser und Ableitung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05873-2017-PJ CST	Vertrag über Wasser- und Abwassergebühren Stellwerk 2 Pardubice	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	90211-2007-PJ CST (444396)	Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen – Lieferung von Wasser und Ableitung von Abwasser	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	Dienstleistungsvertrag Park_264_022_2020	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	08408-2020-PJ CST	Dienstleistungsvertrag Park_264_031_2020	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	03023-2024-PJ CST	Mietvertrag für das Parken HK Park_264_007_2024	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 15 zu Nr. 2695-2024--PJ CST-D15	Nachtrag Nr. 15 zum Mietvertrag Nr. 2647003515	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 6 zu Nr. 04384-2015-PJ CST-D2	Nachtrag Nr. 6 zum Mietvertrag Nr. 2627701015 Zábřeh na Moravě	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D7 zu 05250-2024-OPR Střed	Nachtrag Nr. 7 – 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, 015 Česká Třebová	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00865-2024-PJ CST	Vertrag über die Beheizung, Týniště nad Orlicí – Umkleideräume	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	09376-2022-PJ CST	Vertrag über die Beheizung PP Pardubice	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	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 Nr. 04_055_2013	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 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	90045-2011-PJ NBK-D4 PJ PHA	Miete NBK Betriebsgebäude STP, MB Unterbringungsobjekt	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	90044-2010-PJ NBK-D1 PJ PHA	Vermietung eines Grundstücks unter einem Speicher, Kolín	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Mietvertrag	D 1 zu 09920-2022-PJ PHA	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag Nr. 2647302922 - Vermietung von Räumen in Nymburk, Kolín, Čáslav, Čejetice u MB	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D1 zu 09634-2022-PJ PHA	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag Nr. 2657002822 - Vermietung von Räumen Malešice, Příbram, Rakovník, Uhřetěves	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	D1 zu 04392-2015-PJ PHA-D1	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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	0-D13457-D1 PJ PHA	Dienstleistungen in Verbindung mit der Vermietung in NBK, Čáslav, Kolín	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	581659/2200 PJ PHA	Wasser LBC AB OM 581 659	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05442-2016-PJ PHA	Wasser LBC 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
Sonstiger Vertrag	00899-2024-PJ PHA	Aufschlüsselung von Abwassergebühren DPOV NBK OM 1800	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00923-2024-PJ PHA	Vertrag über Wärmeversorgung ČD RSM HK MB 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
Werkvertrag	05876-2017-O20	Vertrag über die Einräumung von Nutzungsrechten am Service ASPI	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	079/2009-O26	Vertrag Nr. 079/2009 (ČDC) Nr. 3/2009 (ČD) über gemeinsamen Anschluss an das europäische Bahndatenetz HERMES VPN	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	0767/2009-O26	Vertrag Nr. 00767-2012-O26, SW-Dienstleistungen, Wartung IS Lieferant – Abnehmer in der ČD-Gruppe	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	D 10 zu Nr. 00998-2012-SOKV OVA-D11	Nachtrag Nr. 10 zum Werkvertrag Nr. 00998-2012-SOKV OVA Drehen von Radsätzen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 16 zu Nr. 1/1/08-D16 SOKV OVA	Nachtrag Nr. 16 zum Vertrag Nr. 1/1/08 über die Erbringung von mit der Miete verbundenen Dienstleistungen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	D 12 zu NR. 00353-2012-SOKV OVA-D12	Nachtrag Nr. 12 zum Werkvertrag Nr. 00353-2012-SOKV OVA Wartung der Eisenbahntriebfahrzeuge	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s. ID: 05663041	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Mietvertrag	D 6 zu Nr. 5218000108-D6 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-D1	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag, Auftragnehmer Nr. 2635000109	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	00731-2024-PJ CBE	Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen für Lokführer	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Werkvertrag	06037-2024-OPŘ Západ	Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen Nr. 200241097	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Mietvertrag	D 4 zu Nr. 04438-2015 PJ CBE-D4	Nachtrag Nr. 4 zum Mietvertrag Nr. 2677301415 RSM Praha – Gebiet ČB	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 11 zu Nr. 04429-2015-PJ CBE-D11	Nachtrag Nr. 11 zum Mietvertrag RSM Prag Nr. 2677701015 RSM Praha – Gebiet Plzeň	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu. 03622-2024-OPŘ Západ-D1	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
Mietvertrag	04403-2024-SOKV OVA	Werkvertrag Nr. 04403-2024-SOKV OVA – Wartung und Reparatur von Schienenfahrzeugen	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 7 zu Nr. 90152-2010-PJ CBE-D7	Nachtrag Nr. 7 zum Rahmenvertrag RSM Praha Nr. 2972906410 über die Erbringung von Dienstleistungen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 09021-2021-PJ UNL-D1	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag RSM Praha Nr. 2677202421	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu 09456-2022-PJ UNL-D1	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-D1	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 2 zu. 02821-2024-OPŘ Západ-D2	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag Nr. OS-0038/15-O über die Erbringung von Dienstleistungen (Abfallentsorgung), insbesondere über die Weiterberechnung der Kosten für den Abtransport und die Entsorgung von Abfällen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 12 zu Nr. 0440-2015-PJ UNL-D12	Nachtrag Nr. 12 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	Mietvertrag	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	07171-2018-PJ UNL	Dienstleistungsvertrag (Reinigung)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
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 die Entfernung 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 1 zu 09633-2022-PJ UNL-D1	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag Nr. 2663210822 über die Lieferung von Dienstleistungen (Wärme und TV, Wasser und Abwasser zum Mietvertrag 2667201122)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. OS-0128/08-K-D4 PJ UNL	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag Nr. OS-182/08-K über die Reinigung von Schornsteinabzügen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu 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 zu Nr. OS-0163/10-T-D5 PJ UNL	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Lieferung von Wärme und Warmwasser Nr. OS-0163/10-T	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 90162-2010-PJ UNL-D1	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie und Warmwasser Nr. OS-0163/10-T	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 01659-2013-PJ UNL-D2	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 von Trinkwasser und Ableitung von Abwasser und Regenwasser in der RSSfz Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00582-2023-SOKV UNL	Vertrag über Lieferung und Abnahme von Wärme in der RSSfz Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	09387-2022-SOKV UNL	Vermietung von Nichtwohnräumen RSSfz Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E173-A30073/10 SOKV UNL	Vereinbarung über die Gewährleistung von Tätigkeiten der RSSfz Cheb	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	1616/2008 SOKV UNL	Wasser, Abwasser, RSSfz Nymburk	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	01368-2013-SOKV UNL	Grunddienstbarkeit der Kanalisation RSSfz Most	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02/P/09 SOKV UNL	Vertrag über Lieferung und Abnahme von Gas in der RSSfz OKV Most	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	S-O08-23-0162942-CK-BU-012-SOKV UNL	Erneuerung des Fahrprofils von Schienenfahrzeugen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Werkvertrag	04011-2024-SOKV UNL	Erneuerung des Fahrprofils von Schienenfahrzeugen	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	04-110/2008 SOKV UNL	Gaslieferung in der RSSfz Nymburk	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05200-2016-SOKV UNL	Ableitung und Entsorgung von Abwasser in der RSSfz Nbk	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
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. 18 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



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	0484-2023-O12	Vertrag über die Gewährleistung eines Instandhaltungssystems gemäß EU-Verordnung 445/2011/EU	CD Cargo Hungary Kft., ID: 090931990	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	07631-2019-O12	Vertrag über den Betrieb des Schienenverkehrs auf dem Bahnanschluss des Eisenbahnfahrzeug-Reparaturzentrums Ostrava und Reparaturzentrums Břeclav	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Werkvertrag	O12	Reparatur und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen - Auftrag 2023120327020_2024 OCÚ West, Auftrag 2023120327010_2024 OCÚ Ost, Auftrag 2023120327030_2024 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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91318588 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 3	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. 2	ČD-DUSS Terminál, a.s., ID: 27316106	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	91924287 OPT	Rahmenvertrag über Transport- und Zahlungsbedingungen in der Fassung des Nachtrags Nr. 1	ČD Cargo Adria d.o.o., HR-Nr.: 0813763	Unbefristet
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	CD Cargo Austria GmbH, FN: 291407s	Unbefristet
Mietvertrag	D 10, ändert sich auf Vertrag Nr. 2927402314 OPT	Nachtrag Nr. 10, einschließlich weiterer Nachträge, zum Vertrag Nr. 1118000107 über die Miete von Räumen (Bauvermietung)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	2627504617 OPT	Mietvertrag Nr. 2627504617 über die Miete von Grundstücken und Räumen (Vermietung von Parkplätzen)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	32017 OPT	Vertrag, einschließlich Nachträge, Nr. 3/2017 über die Bezahlung erbrachter Dienstleistungen	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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02016-2013-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00613/08	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02013-2013-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00620/08	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	02014-2013-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00617/08	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05522-2016-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00114/16	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05636-2017-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00115/16	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05639-2017-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00118/16	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	05640-2017-PJ OVA	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie E.292-S-00119/16	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 Nr. E03/2010/OLC	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00306/08 PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00306/08 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00331-2011-PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-03109/11 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00312/08 PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00312/08 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser	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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00433/08 PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00433/08 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00355/08 PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00355/08 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00354/08 PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00354/08 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser	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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	E23/2010/OLC PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-01924/09 über die Lieferung von Wasser und Ableitung und Entsorgung von Abwasser	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	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	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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	01993-2013-PJ OVA	Vertrag Nr. E292-S-00473/08 über die Aufschlüsselung der Müllkosten	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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 9733-2022-O10	Nachtrag Nr. 2 zum Dienstleistungsvertrag (Dispatcher)	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 08220-2020-O10	Nachtrag Nr. 1 Rahmenvertrag über die Erbringung von Dienstleistungen (Rangierleiter)	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 2 zu Nr. 08219-2020-O10	Nachtrag Nr. 2 zum Rahmenvertrag über die Erbringung von Dienstleistungen (Lokführer)	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
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 2024	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	Nachtrag Nr. 3 zum Dienstleistungsvertrag (Gewährleistung von Dienstleistungen in Verbindung mit der Weiterbildung von Mitarbeitern der ČD Cargo)	Dopravní vzdělávací institut, a.s., ID: 27378225	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	0614-2023-O10	Teilvertrag über Weiterbildung für 2024 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, mit der Klausel der jährlichen Verlängerung
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 2024	ČD relax s.r.o., ID: 05783623	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 4 zu Nr. 55567/2018-O-16 O10	Nachtrag Nr. 4 zum Kooperationsvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	2977200814 O10	Mietvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	2974905114 O10	Vertrag über Dienstleistungen in Verbindung mit der Miete	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 2977200814 O10	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	1668000108/1 O10	Dienstleistungsvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	1668000309/1 O10	Dienstleistungsvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis 6 zu Nr. 1668000309/1 O10	Nachtrag Nr. 1 bis 6 zum Dienstleistungsvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 1668000309 O10	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag für Immobilien	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	168/2015-RSM HK O10	Dienstleistungsvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	178/2015-RSM HK O10	Dienstleistungsvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 2647102315 O10	Nachtrag Nr. 1 zum Mietvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	2677203119 O10	Mietvertrag für Räume	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	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00018/14 O10	Vertrag über Dienstleistungen in Verbindung mit der Miete	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E292-S-00020/14 O10	Vertrag über Dienstleistungen in Verbindung mit der Miete	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E262-S24/30 O10	Vertrag über die Lieferung von Wärmeenergie	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	E262-S24/25 O10	Vertrag über die Lieferung von Wasser und die Abführung sowie Entsorgung von Abwasser	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	00058-2022-O01	Rahmenwerkvertrag für Eisenbahntriebfahrzeuge 242-R2 R3_2023-24_DPOV	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Werkvertrag	00649-2022-O01	Periodische Reparaturen der Eisenbahntriebfahrzeuge der höheren Stufen, Reihe 163 und 363_ČD	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Kaufvertrag	09596-2023-O01	Rahmenvertrag über den Kauf von Vouchern	ČD travel, s.r.o., ID: 27364976	Befristet
Mietvertrag	09879-2022-O01	Vertrag über die Beschaffung von Konsignationslagern für die Lagerung von Dieselmotortreibstoff	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Werkvertrag	07527-2019-O01	Reparatur von Radsätzen für die an der Traktion unabhängige Eisenbahntriebfahrzeuge	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Werkvertrag	00432-2023-O01	Ausrüstung von Triebfahrzeugen der Reihe 122 mit System zur Messung des Verbrauchs von Traktionsstrom	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Kaufvertrag	00382-2023-O01	Verkauf von 10 Eisenbahntriebfahrzeugen TRAXX MS3	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Unbefristet
Werkvertrag	00650-2023-O01	Periodische Reparaturen der Eisenbahntriebfahrzeugen der höheren Stufen, Reihe 163 und 363_DPOV	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Kaufvertrag	00381-2023-001	Verkauf von 2 Eisenbahntriebfahrzeugen TRAXX MS3	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Unbefristet
Mietvertrag	05804-2017-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 17 01 006_D04	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Mietvertrag	07511-2019-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 19 02 003 - DS S063 bis DS074	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Mietvertrag	07786-2019-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 19 06 001 - DS25 und DS26	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Mietvertrag	08089-2020-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 19 06 001 – DS30 bis DS38	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Mietvertrag	09209-2021-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P D0104 005 – DS36 bis DS46	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	07670-2019-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 19 04 032 – DS07	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	07966-2019-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 19 04 038 – DS06	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	0089-2024-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels P 24 01 022	DPOV, a.s., ID: 27786331	Befristet
Mietvertrag	2/2022 009	Mietvertrag für Immobilien Nr. 2/2022	Terminal Brno, a.s., ID: 282 95 374	Unbefristet
Mietvertrag	00378-2023-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels N 23 01 003_D01	ČD Cargo Adria d.o.o., HR-Nr.: 0813763	Befristet
Mietvertrag	08955-2021-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels N 21 01 014_D03	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Mietvertrag	09427-2022-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels N 21 01 041_D04	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Mietvertrag	D 4 zu Nr. 8741-2020-009	Nachtrag Nr. 4 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 8741-2020-009	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Mietvertrag	4886-2024-009	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels 4886-2024-009	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	5220-2024-09	Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 5220-2024-09	Výzkumný ústav železniční, a.s ID: 27257258	Befristet
Sonstiger Vertrag	5972-2024-009	Memorandum of Understanding (MoU) zum Verkauf von Lokomotiven II.	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Kaufvertrag	5656-2024-009	Kaufvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Kaufvertrag	902-2024-009	Kaufvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Kaufvertrag	845-2024-009	Kaufvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Kaufvertrag	761-2024-009	Kaufvertrag	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Mietvertrag	D 3 zu Nr. 9686-2022-009	Nachtrag Nr. 3 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 9686-2022-009	CD Cargo Hungary, Kft., HR-Nr.: 090931990	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Mietvertrag	D 3 zu Nr. 09229-2021-O09	Nachtrag Nr. 3 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 09229-2021-O09	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Mietvertrag	D 4 zu Nr. 07985-2019-O09	Nachtrag Nr. 4 zum Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen Nr.07985-2019-O09	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Mietvertrag	D 2 zu Nr. 09316-2021-O09	Nachtrag Nr. 2 zum Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen Nr. 09316-2021-O09	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Mietvertrag	D 2 zu Nr. 9549-2022-O09	Nachtrag Nr. 2 zum Vertrag über die Miete eines Beförderungsmittels Nr. 9549-2022-O09	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 9550-2022-O09	Nachtrag Nr. 1 zum Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen Nr. 9550-2022-O09	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Mietvertrag	D 1 zu Nr. 0453-2023-O09	Nachtrag Nr. 1 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. 2719-2024-O9	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Mietvertrag	3978-2024-O9	Rahmenvertrag über die Bereitstellung von Eisenbahntriebfahrzeugen und Lokführer Nr. 3978-2024-O9	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
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 Aufschlüsselung von Reinigungskosten	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	Nr. 6/2009 PJ BNO	Vertrag Nr. 6/2009 über die Lieferung von Trinkwasser und die 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-2023-2024-O02	Vertrag über die Erbringung von Unterstützungsleistungen in der ČD-Gruppe, einschließlich Nachtrag Nr. 1	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:191 08 796	Befristet
Sonstiger Vertrag	O02	Kreditvertrag über einen Betrag von 31.200 EUR vom 15.11.2023	Terminal Nymburk s.r.o., ID:191 08 796	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	O02	Vertrag über gegenseitige Kreditrahmen vom 23.05.2013, einschließlich der Nachträge 1 bis 4	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	O02	Vertrag über die Einräumung eines Nutzungsrechts, Gewährleistung des Betriebs und geringfügige Wartungsarbeiten zur SW eRisk, einschließlich des Nachtrags Nr. 1 zum Service ASPI	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	CZDRNA35289 - 124 O02	Vertrag Nr. 1 – CZDRNA35289 - 124, über die Verteilung der Kosten für die Haftpflichtversicherung der Mitglieder der Organe der ČD-Gruppe vom 4. Juni 2024	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D3 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	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	00056 - 2022 - O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich Güterverkehr und Transport	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	08272-2020-O13; O21	Nachtrag Nr. 1 bis 4 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
Sonstiger Vertrag	03746-2024-O25	Vertrag über die Erbringung von Rechtsdienstleistungen – es handelt sich um einen dreiseitigen Vertrag, wobei der Hauptpartner die Anwaltskanzlei STRNAD JOCH LOKAJÍČEK advokáti s.r.o. ist.	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D8 zu Nr. 5FJ382066 O21	Nachtrag Nr. 8 zum Vertrag über die Gewährleistung von Leistung	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 5RJ939005 O21	Nachtrag Nr. 5 zum Vertrag über die Gewährleistung von Leistung	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 5FJ382067 O21	Nachtrag Nr. 3 zum 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. 5FJ382519 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	5FJ482524 O21	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	D1 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	5FJ382520 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf nicht öffentlich zugänglichen Anschlussgleisen mit öffentlicher Nutzung, betrieben durch České dráhy, a.s.	České dráhy, a.s., IČ: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FJ382520 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	Befristet
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, Bahnhof Česká Třebová	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D5 zu Nr. 5FP723001 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 5 zum Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis RSM Hradec Králové, Bahnstation Česká Třebová	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FT419001 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb – Anschlussgleis „Anschlussgleis Žďelec nad Doubravou“ – Rangiergleis Nr. 1b und Gleisverbindung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. 5FT419001v O21	Nachtrag Nr. 1 Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis – Anschlussgleis Žďirec nad Doubravou – Manipulationsgleis Nr. 1b und Gleisverbindung	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
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	13D/5/2023 O21	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	386D/3/2023 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	Befristet
Sonstiger Vertrag	397D/3/2023 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 Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Nymburk“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	14D/4/2011 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem „Anschlussgleis DPOV Nymburk“	DPOV, a.s., ID: 27786331	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	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP213001 O21	Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Veselí nad Moravou“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	13D/4/2011 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb 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	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP214001 O21	Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Přerov“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5FP214001 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis DPOV Přerov“	DPOV, a.s., ID: 27786331	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	15D/4/2011 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb 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	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FJ082502 O21	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 4 zu Nr. 5FJ082502 O21	Nachtrag Nr. 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	5FJ082504 O21	Vertrag über die Gewährleistung von Leistung der Bahnstation Obrnice	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 5FJ082504 O21	Nachtrag Nr. 3 zum Vertrag über die Gewährleistung von Leistung Bahnstation Obrnice	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	8D/9/2014 O21	Vertrag über den Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis ČD-DUSS Terminál, a.s.	ČD-DUSS Terminal, a.s. IČ 27316106	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	5FP030066 O21	Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Bahntestring Cerhenice“	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP117004 O21	Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Terminal Brno“	Terminal Brno, a.s., ID: 282 95 374	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FT117001 O21	Vertrag über Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Terminal Brno“	Terminal Brno, a.s., ID: 282 95 374	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 5 zu Nr. 5FT117001 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 5 zum Vertrag über Bahnbetrieb – Anschlussgleis „Terminal Brno“	Terminal Brno, a.s., ID: 282 95 374	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP205585 O21	Vertrag über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis Terminál Ostrava Mošnov OAMP“	Terminál Mošnov, a.s., ID: 14198240	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 bis D 3 zu Nr. 5FP2 05 585 O21	Nachtrag Nr. 1 bis 3 zum Vertrag Nr. 5FP2 05 585 über Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis Terminál Ostrava Mošnov OAMP“	Terminál Mošnov, a.s., ID: 14198240	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP405608 O21	Vertrag über 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	5RP6 06 021 O21	Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis HMMC Nošovice“	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5RP606021 O21	Nachtrag Nr. 1 zum Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis HMMC Nošovice“	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 15 zu Nr. 5RP60602 O21	Nachtrag Nr. 15 zum Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis HMMC Nošovice“	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	64D/1/2008 O21	Vertrag über Bahnbetrieb auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis HMMC Nošovice“	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 14 zu Nr. 5FI570023	Nachtrag Nr. 14 zum Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Austria GmbH, FN:291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D79 und D80 zu Nr. 5FI270011	Nachtrag Nr. 79 und 80 zum Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D160 bis D185 zu Nr. 5FI670008	Nachtrag Nr. 160 bis 185 zum Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 18 zu Nr. 01078-2013-O06	Nachtrag Nr. 18 zum Dienstleistungsvertrag	Terminal Brno, a.s., ID: 282 95 374	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 9 bis D 12 zu Nr. 5FI670028	Nachtrag Nr. 9 bis 12 zum Speditionsrahmenvertrag	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., ID: 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 8 zu Nr. 01294_2013-O06	Nachtrag Nr. 8 zum Mandatsvertrag	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 28 bis 31 zu Nr. 5FI670007	Nachtrag Nr. 28 bis 31 zum Speditionsrahmenvertrag	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 4 bis D 5 zu Nr. 5FI670053.08	Nachtrag Nr. 4 und 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 20 und D 21 zu Nr. 5FI670053.06	Nachtrag Nr. 20 und 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 10 zu Nr. 5FI670053.09	Nachtrag Nr. 10 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet

[illegible]



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D 4 zu Nr. 5FI670053.AT	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.AZ	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.BA	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 4 zu Nr. 5FI670053.BC	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	5FI670053.BT	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.BK	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.BT	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 3 zu Nr. 5FI670053.BV	Nachtrag Nr. 3 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.BU	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.CG	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 3 zu Nr. 5FI670053.CN	Nachtrag Nr. 3 zum Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 5FI670053.CO	Nachtrag Nr. 3 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.CG	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.CW	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	01294_2013-O06	Mandatsvertrag	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI670007	Speditionsrahmenvertrag	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI670028	Speditionsrahmenvertrag	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FP205585	Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis	Terminál Mošnov, a.s., ID: 14198240	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	D 3 zu Nr. 5FP205585	Nachtrag Nr. 3 zum Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis	Terminál Mošnov, a.s., ID: 14198240	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FP405608	Vertrag über die Geschäfts- und Transportbedingungen auf dem Anschlussgleis	Terminál Mošnov, a.s., ID: 14198240	Unbefristet
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 - Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	V723193	Vertrag über die Bereitstellung von Informationen über die Bewegung von Sendungen/ Wagen/ Zügen aus internen Systemen der ČD Cargo, a.s.	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., ID: 05663041	Unbefristet
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
Sonstiger Vertrag	V723197	Vertrag über die Bereitstellung von Informationen über die Bewegung von Sendungen/ Wagen/ Zügen aus internen Systemen der ČD Cargo, a.s.	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Unbefristet
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	Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DE	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DF	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DG	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DH	Teilvertrag gemäß dem Rahmenvertrag über Unteraufträge im Schienengüterverkehr Nr. 5FI670053	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID: 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	5FI670053.DI	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.DB	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.DD	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.DD	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	5FI570023	Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Austria GmbH, FN:291407s	Unbefristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	5FI270011	Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	5FI670008	Speditionsrahmenvertrag	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Unbefristet
Werkvertrag	59698/2012-O29 O07	Nachtrag Nr. 4 zum Kooperationsvertrag (Železničář)	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Werkvertrag	55448/2024-O27 O07	Vereinbarung über die gegenseitige Zusammenarbeit (Züge der Prävention)	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
Kaufvertrag	55713/1/2024-O32 O07	Kaufvertrag über den Verkauf von Immobilien	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Kaufvertrag	55713/2/2024-O32 O07	Kaufvertrag über den Verkauf von Immobilien	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Kaufvertrag	55713/3/2024-O32 O07	Kaufvertrag über den Verkauf von Immobilien	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	9149000117 O07	Vertrag über den Zugang zu den Grundstücken der ČD	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Unbefristet
Sonstiger Vertrag	444406	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Adria d.o.o., HR-Nr.: 0813763	Befristet
Sonstiger Vertrag	444407	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Adria d.o.o., HR-Nr.: 0813763	Befristet
Sonstiger Vertrag	444408	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Adria d.o.o., HR-Nr.: 0813763	Befristet
Sonstiger Vertrag	422100.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	422100.02	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	422100.03	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	422100.04	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	434106.04	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	434301.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s. r. o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	447002.02	Vertrag über den Transportpreis	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	447002.03	Vertrag über den Transportpreis	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	456536.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH, FN:291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	474018.02	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5041.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5042.28	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5042.34	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. 5042.34	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5042.35	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5054.04	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5054.20	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5054.62	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5054.70	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 und D2 zu Nr. 5054.70	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5180.28	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	D1 zu Nr. 5181.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5451.56	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	D1 und D2 zu Nr. 5451.57	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	5456.23	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5456.38	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 5456.38	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	5456.44	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5470.80	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5475.01	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	5480.06	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	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	8054.81	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. 8054.81	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	8154.16	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 6 zu Nr. 8847.68	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	884768.01	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 5 zu Nr. 9104.20	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	910420.02	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	9143.02	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	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	D 1 zu Nr. 9153.02	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	926005.01	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	D004082	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D044155	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D1 bis D12 zu Nr. D044155	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D106162	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	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	D1 zu Nr. D206100	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D206104	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
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	D258055	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D258055	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D275004	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 und D 2 zu Nr. D275004	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	D309400	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	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	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	D1 zu Nr. D309409	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309611	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309615	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D309615	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309618	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. D309618	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309702	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D309804	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D321096	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D321096	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D321201	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D321201	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D321237	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D321238	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D321239	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D 1 zu Nr. D321239	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	D1 und D2 zu Nr. D336085	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D336600	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., IČ 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D336600	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., IČ 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D339012	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D10 zu Nr. D339012	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D3 bis D6 zu Nr. D339015	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., IČO: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D369675	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D371243	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., IČ: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D395098	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., IČO: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D421900	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., IČ: 27906931	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D422028	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., IČ: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 und D2 zu Nr. D422028	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., IČ: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D422100	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., IČO: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 und D2 zu Nr. D422100	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., IČO: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D422101	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., IČ 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D422103	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D426021	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., IČ 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D11 zu Nr. D426021	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., IČ 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D428057	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., IČO: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D11 zu Nr. D428057	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., IČO: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D428211	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434100	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., IČ: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D434100	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., IČ: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434101	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., IČ: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D434101	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., IČ: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434102	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D434102	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434104	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434105	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434106	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D3 zu Nr. D434106	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434107	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D434109	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434113	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 und D2 zu Nr. D434113	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434114	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434138	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D434138	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434139	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D3 zu Nr. D434139	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434301	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 a D2 zu Nr. D434301	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D434302	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D435004	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D435005	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D435010	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D444006	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost – Cargo, a.s., ID 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D444055	Vertrag über den Transportpreis	BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o., ID: 45270589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D444104	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D29 zu Nr. D444104	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D444134	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D447002	Vertrag über den Transportpreis	České dráhy, a.s., ID: 70994226	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 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



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D447004	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	D447036	Vertrag über den Transportpreis	Výzkumný Ústav Železniční, a.s., ID: 27257258	Befristet
Sonstiger Vertrag	D456536	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D18 zu Nr. D456536	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D458036	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D5 zu Nr. D458036	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D458049	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D458049	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D458517	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D469823	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D4 zu Nr. D469823	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D469884	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D469884	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D471129	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 und D2 zu Nr. D471129	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Germany GmbH, HR-Nr.:73576	Befristet
Sonstiger Vertrag	D471144	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D473009	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D473009	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D473024	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D473025	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D6 zu Nr. D473025	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D473052	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D473052	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D473055	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D473057	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D3 zu Nr. D473057	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D474018	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D475104	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D475104	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D477002	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D10 zu Nr. D477002	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D477045	Vertrag über den Transportpreis	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s., ID 05663041	Befristet
Sonstiger Vertrag	D477150	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D3 zu Nr. D477150	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D477200	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D477200	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D481363	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D481363	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D481801	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D481801	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D481803	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D481803	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D481806	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D481806	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484099	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484100	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D14 zu Nr. D484100	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484102	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D484102	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484103	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D10 zu Nr. D484103	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484104	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D6 zu Nr. D484104	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484105	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D7 zu Nr. D484105	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484107	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484108	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D3 zu Nr. D484108	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484109	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D7 zu Nr. D484109	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484111	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D5 zu Nr. D484111	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484113	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D6 zu Nr. D484113	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484115	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D1 bis D21 zu Nr. D484115	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484124	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 und D2 zu Nr. D484124	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484130	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484131	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D484199	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D484199	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D503105	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	D1 bis D3 zu Nr. 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	D1 zu Nr. D506102	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D547070	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D547110	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D15 zu Nr. D547110	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D547111	Vertrag über den Transportpreis	ČD Cargo Logistics, a.s., ID: 27906931	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D10 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	D638096	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D3 zu Nr. D638096	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D772503	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 a D2 zu Nr. D772503	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet



Vertragstyp	Vertragsnummer	Bezeichnung	Gegenpartei	Gültigkeitsdauer
Sonstiger Vertrag	D838098	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D5 zu Nr. D838098	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D844153	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D15 zu Nr. D844153	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Austria GmbH., FN: 291407s	Befristet
Sonstiger Vertrag	D926005	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 zu Nr. D926005	Vertrag über den Transportpreis	RAILLEX, a.s., ID: 27560589	Befristet
Sonstiger Vertrag	D936080	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D1 bis D6 zu Nr. D936080	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Slovakia, s.r.o., ID: 44349793	Befristet
Sonstiger Vertrag	D991205	Vertrag über den Transportpreis	CD Cargo Poland Sp. z o.o., ID 140769114	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, und bei den Gesellschaften ČD-Telematika und ČD-Informační Systémy verweisen wir aufgrund ihrer Spezifik auf den Abhängigkeitsbericht dieser Gesellschaften.

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 01.01.2024 bis 31.12.2024 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 2024 abgeschlossen worden sind,
 - in der Berichtsperiode vom 01.01.2024 bis 31.12.2024 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 01.01.2024 bis 31.12.2024 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 01.01.2024 bis 31.12.2024 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 von § 71 Gesetz 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 18. März 2025

Unterschrift des Vorstandsvorsitzenden und der Mitglieder des Vorstandes des beherrschten Unternehmens ČD Cargo, a.s.:

Ing. Tomáš Tóth
Vorstandsvorsitzender

Zbyszek Waclawik
Vorstandsmitglied

Martin Svojanovský
Vorstandsmitglied



21 Verwendete Abkürzungen

AČR	Armee der Tschechischen Republik
BOZP	Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz
CEF	Instrument zur Verbindung Europas-Transport
CZK	Tschechische Krone
ČR	Tschechische Republik
ČVUT	České vysoké učení technické
DMA	Direkter Speicherzugriff
DKV	Depot für Schienenfahrzeuge
EMS	Umweltmanagementsystem
ESG	Umwelt, Soziales und Unternehmensführung
ETCS	Europäisches Zugbeeinflussungssystem
EU	Europäische Union
EUR	Währung der Europäischen Union
HZS	Feuerwehr
IPCC	zwischenstaatlicher Ausschuss für den Klimawandel
IS	Informationssysteme
ISŠ	Integrierte Fachoberschule
IT	Informationstechnologie
MU	Zwischenfall
OPŘ	Direktion für Geschäftsbetrieb
OSŽ	Tschechischer Gewerkschaftsverband der Eisenbahner
PJ	Betriebseinheit
OKV	Reparaturwerkstatt für Schienenfahrzeuge
SOKV	Reparaturzentrum für Schienenfahrzeuge
SSP	System der staatlichen sozialen Unterstützung
SŽ	Eisenbahnverwaltung
ÚDIV	Zentrale Wagenleitung
UJEP	Jan-Evangelista-Purkyně-Universität
UPCE	Universität Pardubice
VUT	Technische Hochschule



22 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
E-Postfach: 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